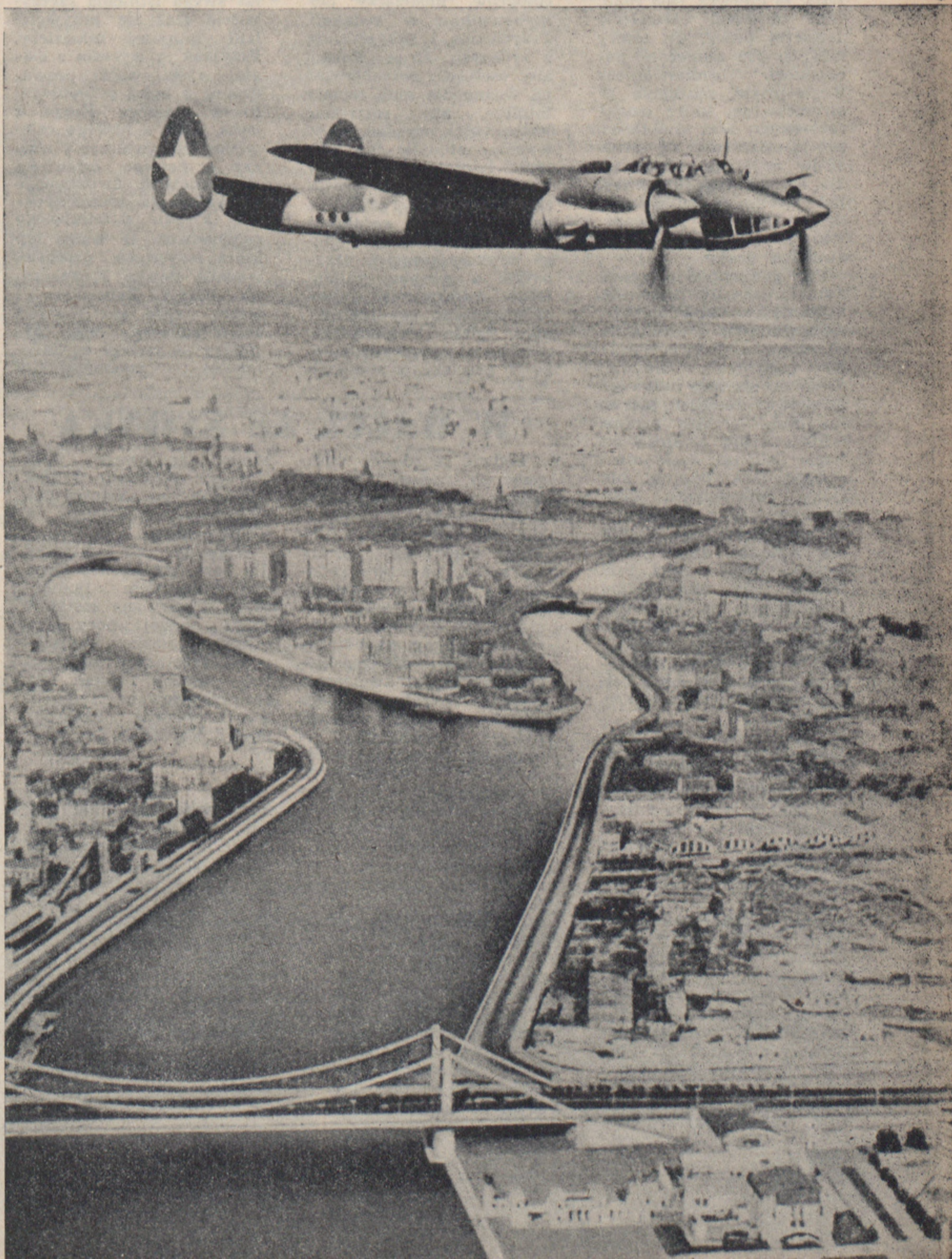
SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK V NR 25(209)

13–20 CZERWCA 1950



CZTERY LATA

SKRZYDŁA i MOTOR

Przed czterema laty drukarnię przy ul. Smolnej w Warszawie opuścił ośmiostronicowy, skromny tygodnik. Pod rysunkiem samolotu na pierwszej stronie widniał napis: „Skrzydła i Motor", tygodnik lotniczy. Obok, przy końcu wąskiej szpalty wstępnego artykułu, widniały słowa: „Jakie stawiamy przed sobą zadania?" — „Potężne, stalowe skrzydła na straży pokoju, tysiące i setki tysięcy skrzydlatych młodych orłów, silna, demokratyczna, skrzydlata Ojczyzna — to nasze zadania!"

Te słowa przyniósł przed czterema laty na swych szpaltach — nasz SiM. Dziś, 16 czerwca 1950 roku, SiM obchodzi czterolecie lotniczej pracy. Te cztery lata, to 209 numerów, początkowo ośmiostronicowego pisma, następnie 12 stronicowego, które dzięki rozwojowi Ligi Lotniczej urosło wreszcie do stron 16-tu w roku bieżącym. To — 209 tygodni pracy, poświęconej polskiej młodzieży lotniczej, pracy zawartej w prawie 2 500 stronach druku.

Czy pamiętacie pierwsze numery SiM-u? Pierwsze artykuły o modelarstwie, szybownictwie i lotnictwie silnikowym, pierwsze próby wytyczenia słusznej drogi do silnego, ludowego lotnictwa? Początek, pierwsze kroki — były trudne. SiM w ciągu czterech lat wiele dokonał. Stale umacniając swą pozycję nie tylko informatora, lecz wychowawcy i przewodnika młodzieży na drodze do lotnictwa, do przyszłej socjalistycznej Polski, SiM włożył całą swą energię i entuzjazm w wychowanie w duchu postępu młodych modelarzy, szybowników, pilotów silnikowych, członków Ligi Lotniczej i sympatyków lotnictwa.

Swą codzienną pracą SiM silnie zrósł się ze wszystkimi ludźmi lotnictwa. Przeżywając wraz z nimi ich radość i troski, znalazł SiM wspólny z nimi język i to, co przynosi pismu zaszczyt — zaufanie czytelników. Zaufanie czytelników, ich wiara w pomoc, jakiej oczekują od swego pisma przy rozwiązywaniu przeróżnych zagadnień w budownictwie socjalistycznego lotnictwa — to wspaniała nagroda za lata pracy, wielka podpora w chwilach dla pisma trudnych. A świadectwem tego żywego kontaktu SiM-u ze swymi coraz liczniejszymi czytelnikami i ich zaufania są choćby codzienne paczki listów z różnych stron Polski, listów spędzających sen z oczu redaktora „Poczty lotniczej", niezmiennie wierzącego w możliwość udzielenia odpowiedzi na wszystkie bez wyjątku.

Są i inne dowody braterstwa SiM-u z lotniczą młodzieżą. Te dowody — to częste wizyty młodych chłopców, modelarzy czy szybowników w redakcji. Przychodzą i przyjeżdżają z różnych stron Polski, aby osobiście porozmawiać na ważne dla nich tematy lotnicze, aby rozwikłać wątpliwości, poradzić się w wyborze studiów lub sposobu lotniczego szkolenia, wreszcie... aby po prostu tak sobie pogawędzić. I widać nieraz redaktora działu modelarskiego, długo dyskutującego z przybyłym o sposobie najlepszego „rozkręcenia" pracy w modelarni, czy kierownika działu technicznego, namiętnie rozprawiającego z gościem o silnikach odrzutowych i kwestii artykułów na ten temat. Nie przeszkadza im łoskot maszyny do pisania, głośna wymiana zdań między „naczelnym" a tym od działu krajowego, równie głośne narady wyklejającego makietę z pracownikiem drukarni. I ci z redakcji i goście — są przecież u siebie i czują się jak u siebie w domu.

SiM w ciągu czterech lat swego istnienia rzeczywiście stał się przyjacielem lotniczej młodzieży. Przyjaźń ta wyrosła z ciągłej walki, walki prowadzonej u boku przodującej Partii naszego Kraju, u boku ZMP o nowego człowieka. SiM walczył i walczy o nowego człowieka w lotnictwie, świadomego budowniczego socjalistycznej Polski, przodującego zetempowca. W walce tej, którą zwycięsko przeprowadziła Polska Zjednoczona Partia Robotnicza i ZMP, SiM ma również swoje sukcesy. Jego czytelnicy — szeregi uświadomionej zetempowskiej młodzieży lotniczej — to chłopcy i dziewczęta, którzy wiedzą — po co latają, po co studiują i w imię czego pracują w modelarniach i Kołach Ligi Lotniczej. To świadomi, pełnowartościowi obywatele ludowego państwa, czynni dziś aktywnie w walce o szczęście swego narodu, o pokój światowy, o socjalizm.

Czwarta rocznica SiM-u przypada na rok wielkich przemian w życiu naszego lotnictwa sportowego. Jest to rok, w którym dzięki słusznej i przewidującej polityce naszego ludowego rządu lotnictwo Ligi Lotniczej przystąpiło do wykonywania swego 6-letniego planu rozbudowy, rok intensywnej walki o pokój i włączenia się do pracy na rzecz gospodarki narodowej.

25-ty rocznicowy numer SiM-u z datą 13 — 20 czerwca ukazuje się w chwili, gdy samoloty Ligi Lotniczej kierowane przez młodych pilotów — członków Eskadr Lotniczej Sześciolatki, zwycięsko walczą ze stonką ziemniaczaną. W chwili, gdy równie zwycięsko zakończył się pierwszy etap walki ze szkodnikami lasów, a nad wsiami i miasteczkami Polski Ludowej przebrzmiał warkot samolotów, wykonujących w ramach IV Tygodnia LL loty propagandowe.

Gorący to miesiąc, ten czerwiec, dla lotnictwa. Pulsujący wytężoną, coraz bardziej intensywną pracą w klubach, modelarniach, szkołach szybowcowych Ligi Lotniczej. Miesiąc coraz to nowych Eskadr i Zespołów 6-latki, nowych rekordów i cennych przelotów szybowcowych, coraz liczniejszych meldunków o przedterminowym wykonaniu rocznego planu lotów w klubach.

W takim miesiącu — SiM obchodzi swe czterolecie. Nie na jubileuszowej akademii, a na lotniskach, gdzie pachnie lotnicza benzyna, tankowana do zbiorników eskadry niszczycieli stonki, mniszki-brudnicy i osnui gwiaździstej, gdzie słychać słowa komendy instruktorów wszystkich szkół lotniczych LL, gdzie grzmią — oklaski ludzi miast i wsi, podziwiających wspaniałe ewolucje lotnicze młodych pilotów, wyszkolonych w Lidze Lotniczej.

To — dużo znaczy dla SiM-u. To dla niego najlepsza nagroda.

Jerzy Zarębski

W WALCE ZE STONKĄ

Ledwie że zdążyły odsapnąć po trudach boju nad lasami gór istebnańskich przystosowane do opylania samoloty Ligi Lotniczej, poderwane zostały do startu na nowe zadanie — tym razem bodaj poważniejsze. „Stonka ziemniaczana dokonała inwazji na tereny nadbrzeżne województwa szczecińskiego i akcja jej zwalczania wymaga natychmiastowego udziału samolotów do rozpylenia trucizny" — brzmiały alarmujące wieści. Wieści te sprawiły, że zmobilizowana przez Dyrekcję Naczelną Ligi Lotniczej w rekordowym czasie ekipa pilotów Aeroklubu Warszawskiego, po ciężkich zmaganiach z porywistym, do 60-ciu kilometrów na godzinę dochodzącym wiatrem przeciwnym, lądowała w dniu 1 czerwca na lotnisku w Szczecinie.

Odbyta tego samego dnia w szczecińskiej Stacji Ochrony Roślin konferencja nakreśliła ogólny plan akcji, której pierwszym zadaniem było położenie zaporowego pasa trucizny (Azotoxu) wzdłuż wybrzeża, na odcinku pomiędzy Swinoujściem a Kołobrzegiem.

Wybrany na lądowisko dla bazy wypadowej teren pod Kamieniem Pomorskim, wyrównany został w ciągu jednej nocy przy wydatnej pomocy miejscowych organizacji ZMP i P.O. „Służba Polsce" tak, że przebazowane rankiem 3-go czerwca samoloty mogły przystąpić do pracy.

*

Po dziesięciodniowej akcji, której ostatnie loty odbywały się na powrót z lotniska szczecińskiego, ekipa Ligi Lotniczej rozpyliła na wskazane przez kierownictwo akcji tereny 25 ton trucizny niszczącej stonkę ziemniaczaną.

Pierwsza część zadania została wykonana — pasy zaporowe dla pochodu stonki zostały położone.

Drugie zadanie — opylenie rejonów, w których ujawniono już zogniskowania stonki, rozpocznie się za parę dni.

T. R.





Z FRONTU WALKI O LASY

— Hallo! Istebna?

— Tu baza operacyjna. Podajcie wyniki... notujemy...

— Jak? „...na polu piątym natężenie wystarczające, smuga kładła się równomiernie, rejon obsypany całkowicie..."

— A jak na polu czwartym?

— Hallo, słyszę — mówcie wyraźnie „...opad całkowity, powtarzać nie trzeba..."

— Zgoda, jutro wchodzimy na pole siódme. Wystawcie znaki wlotowe. Zagęszczenia szkodnika sygnalizujcie świecami dymnymi. Pierwszy nalot o trzeciej trzydzieści...

Takie tajemnicze słowa biegną co dnia po drutach telefonu pomiędzy placówką punktów kontrolnych w rejonie, a bazą kierownictwa akcji. Tajemnicze zresztą są te słowa tylko dla niewtajemniczonych, bo Czytelnicy SiM-u wiedzą doskonale, że rozmowa ta dotyczyła walki ze szkodnikiem lasów Brudnicą Mniszką. Walkę tę prowadzą w lasach górskich samoloty sportowe Ligi Lotniczej, prowadzone przez pilotów Aeroklubów LL.

Grupa pilotów wchodzących w skład „Leśnej Eskadry" rejonu Istebnej stoi właśnie wokół przyjmującego komunikat kierownika akcji i z zadowoleniem zaciera ręce. Bo też jest się czego cieszyć. Nieprzyjaciel poniósł znów dotkliwe straty. Znów kilkaset tysięcy żarłocznych gąsienic Mniszki spadło z drzew, rażonych celnymi smugami rozpylonej nad lasem trucizny. Znów kilka hektarów cennego drzewostanu górskiego zostało uratowane od zagłady. Jest się czego cieszyć — zwłaszcza, gdy wkład pracy i pieniędzy w zniszczenie szkodnika jest taki ogromny.

Nad lasami istebniańskimi zostanie rozpylone do końca akcji 50 ton proszków, niszczących Brudnicę. Lwia część tego potężnego ładunku została już wywieziona przez niezmordowane „Kukuruźniaki", które potrafią przy sprzyjającej pogodzie w ciągu jednego dnia rozpylić w trudnym terenie 10 000 kg preparatu. Równie niezmordowany jak samoloty — jest też bojowy zapał pilotów. Wytrwać w maszynie po 5 do 7 godzin w wyczerpujących lotach koszących, wykonując w tym czasie 10 do 15 rejsów z bazy w rejon i z powrotem — nie jest sprawą prostą. Tu jednak w sukurs przychodzi, kwitnące od pierwszych dni akcji, współzawodnictwo, wypróbowane u naszych młodych pilotów zacięcie sportowe i świadomość szczytnego celu wykonywanej pracy.

Piloci Wiśniewski i Lutyński z Wrocławskiego Aeroklubu LL, Woźny z Podkarpackiego, Kalbarczyk ze Śląskiego, Solnica i piszący te słowa z Warszawskiego Aeroklubu LL, to nasi przodownicy „Leśnej Eskadry" Ligi Lotniczej.

— Ile dzisiaj wywiozłeś? — pyta Marian Romka, stojąc pod orzeźwiającym prysznicem w łaźni, po skończonych lotach.

— Półtorej tony — odpowiada zapytany.

— To leżysz jak neptek — cieszy się pierwszy nagus — bo ja machnąłem dzisiaj tonę osiemset.

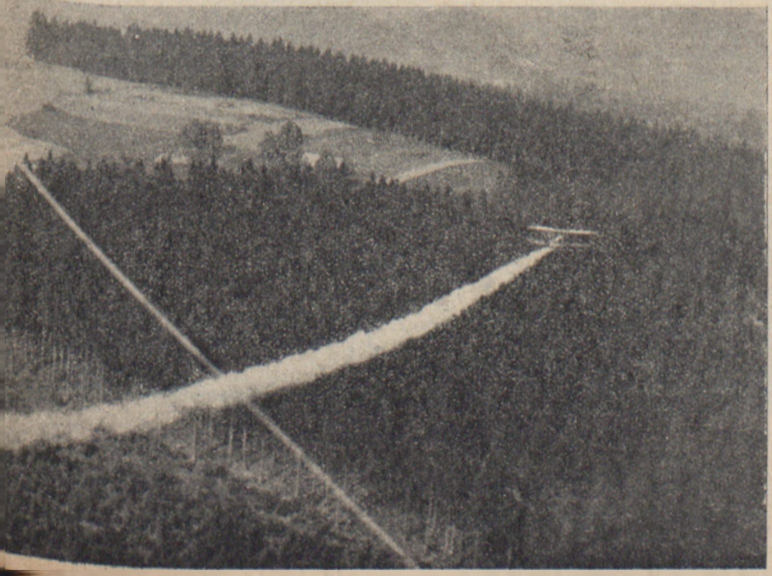
Ze współzawodnictwa indywidualnego pilotów wynika zbiorowe, pomiędzy poszczególnymi kluczami eskadry.

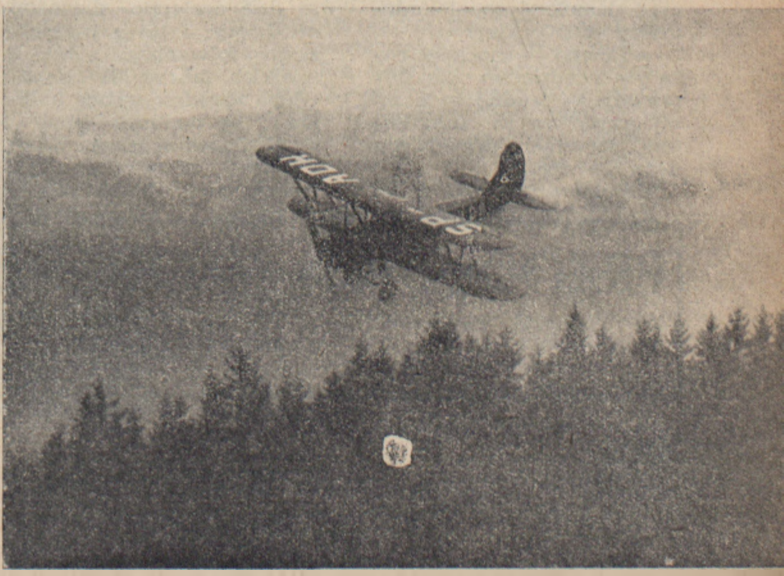
Klucz pierwszy rozpylił 6 ton, klucz drugi tylko 5. Jutro na pewno zwiększy swą wydajność, bo praca idzie harmonijnie, jeden pomaga drugiemu w szybszym podkołowaniu i załadowaniu maszyny, a dążeniem wszystkich jest wywieźć jak najwięcej i rozpylić jak najskuteczniej.

Ekipa mechaników nie pozostaje w tyle za pilotami. Tu znów ambicją każdego jest, żeby jego maszyna wyszła pierwsza w powietrze, żeby jak najszybciej była zatankowana i żeby była absolutnie sprawna na każde zawołanie. A przecież od rąk mechaników, od niezawodnej sprawności silnika zależy, czy pilot pójdzie pewnie i bez obaw w parometrowym kosiaku nad lasem. Jedno krótkie przerwanie silnika, jedno zdanie obrotów mogłoby tutaj pociągnąć przykre następstwa. Ale mechanicy znają tę zaszczytną, ciążącą na nich odpowiedzialność i chodzą koło swych maszyn, jak troskliwa matka koło dziecka. Toteż piloci siadają do samolotów z absolutnym zaufaniem.

Wyniki harmonijnej współpracy wszystkich uczestników akcji, podbudowanej szlachetnym współzawodnictwem, nie dały na siebie długo czekać. Zaplanowane na dwa tygodnie proszkowanie dużych połaci lasów górskich dobiega końca przed przewidzianym terminem. Na odprawie produkcyjnej odbytej w dniu 11 maja br. kierownik naukowy akcji z ramienia Zarządu Lasów Państwowych — inż. Haber, podsumował wyniki dotychczasowej pracy, dziękując pilotom za ich pełen zapału i zrozumienia celu wkład sił i umiejętności i podał do wiadomości, że celem całkowitego zabezpieczenia

W dalszym ciągu naszych reportaży z akcji opylania lasów przez samoloty LL podajemy cztery fotografie, obrazujące przebieg akcji.
Foto: WAF





nawet najbardziej zagrożonych połaci lasów, Instytut Badawczy Leśnictwa postanowił rzucić na te ośrodki dodatkowo 14 ton trucizny owadobójczej. W związku z tym zaapelował do pilotów o dalszą pomoc w przeprowadzaniu tego odpowiedzialnego zadania, w ramach kilkudniowego przedłużenia uczestnictwa pilotów w akcji.

Po wypowiedzi pil. Czarneckiego — Komendanta Eskadry, który zapoznał pilotów z pozytywnym stanowiskiem Zarządu Głównego Ligi Lotniczej w tej sprawie, ogół pilotów jednogłośnie zadeklarował swój udział w doprowadzeniu walki ze szkodnikami do ostatecznego zwycięstwa.

Jest rzeczą godną podkreślenia, że wszyscy biorący udział w akcji piloci Aeroklubów Ligi Lotniczej uczestniczą w opylaniu lasów w ramach pracy społecznej. Część z nich wykorzystuje w ten sposób swoje urlopy wypoczynkowe, ucząca się młodzież — przerwy w wykładach na uczelniach. W ten sposób „Leśna Eskadra" zadokumentowała, jak zrzeszone w Lidze Lotniczej ludowe lotnictwo sportowe potrafi łączyć miłe z pożytecznym.

Praca pilota przy opylaniu lasów jest bez wątpienia trudna i wytężona. Stanowi ona jednak z jednej strony zwrot przynajmniej drobnej części długu, jaki każdy pilot ma wobec Ludowego Państwa Poskiego, które udostępnia wszystkim miłośnikom tego sportu całkowicie bezpłatne szkolenie i trening lotniczy, a z drugiej strony praca ta jest równocześnie najwspanialszym treningiem i wyżyciem się pilotażowym, o jakim największy nawet amator lotów niskich może zamarzyć.

Akcja opylania lasów w terenach górskich została zakończona. Piloci „Leśnej Eskadry" powrócili do swoich Aeroklubów, spaleni górskim słońcem, z zapasem nowych, cennych umiejętności i doświadczeń pilotażowych i — co nie mniej ważne — z radosnym poczuciem dobrze spełnionego obowiązku obywatelskiego. Dla Aeroklubów Ligi Lotniczej akcja ta jednak dopiero się rozpoczęła, bo w roku przyszłym będą musiały dać po wielokroć więcej młodych, pełnowartościowych pilotów sportowych, którzy będą kontynuować zapoczątkowaną w tym roku akcję w znacznie szerszym zakresie.

Z wypowiedzi przedstawicieli Zarządu Głównego Lasów Państwowych wynika, że doświadczenia tegorocznej walki ze szkodnikiem leśnym, przeprowadzonej po raz pierwszy przy użyciu samolotów i pilotów sportowych, przeszły oczekiwania organizatorów. W związku z tym właśnie należy się liczyć, że w roku przyszłym Liga Lotnicza zostanie zaproszona w znacznie szerszym zakresie do współudziału w zwalczaniu szkodników naszego drzewostanu, bo Zarząd Główny Lasów Państwowych ma zamiar zaangażować samoloty sportowe do ratowania lasów również w terenach płaskich.

Zatem, Piloci - Czytelnicy! Doskonalmy się w absolutnie bezbłędnym pilotażu, który tak bardzo jest potrzebny w lotach nad wierzchołkami drzew, a w roku przyszłym: Do zobaczenia w „Leśnych Eskadrach"!

Tadeusz Rejniak

PRZYJAŹŃ WOLNYCH NARODÓW

Mój przyjaciel Zbyszek jest — jak powiadają — bardzo dobrze zapowiadającym się sportowcem. Zaś koledzy—zetempowcy mówią o nim „ten ma głowę! ten się uczy!" a dla takiego przecież wszystkie drogi są otwarte, więc i Zbyszek pojechał w reprezentacji Polski na zlot Wolnej Młodzieży Niemieckiej (FDJ) do Berlina. Wczoraj właśnie wrócił, przyszedł oczywiście do mnie, poczęstował berlińską czekoladą i mówi:

— Muszę ci się przyznać, że jechałem do tego Berlina z nieufnością. Urodziłem się przecież i wychowałem w Warszawie, znam każdą zburzoną ulicę i prawie każdy spalony dom, więc kiedy sobie pomyślałem o tym mieście, z którego jeszcze pięć lat temu płynęły rozkazy zniszczenia Warszawy, zrobiło mi się nieprzyjemnie.

— Ale wiedziałeś przecież, że FDJ jest organizacją demokratycznej młodzieży niemieckiej?

— Pewno — machnął ręką — wiedziałem, ale doprawdy — trudno było mi uwierzyć, że ta młodzież jest szczerze, prawdziwie demokratyczna.

Wątpliwości rozwiały się dopiero w Berlinie. Powiedz sam czy nie schwyciłoby cię wzruszenie, gdybyś usłyszał na dworcu żywiołowe, entuzjastyczne powitanie i wznoszone po polsku okrzyki, gdybyś ujrzał polskie flagi i portrety członków rządu RP, gdybyś szedł dosłownie po naręczach kwiatów? Tak właśnie przyjęto naszą delegację.

— Ale chyba samo powitanie nie rozwiało twoich wątpliwości? Ja myślę...

Zbyszek mi przerwał:

— Oczywiście, że nie. Pobyt w Berlinie przekonał mnie, że koledzy i koleżanki z FDJ to naprawdę nasi bracia. Młodzież Niemiec Grotewohla i Piecka nie ma nic wspólnego z Niemcami Rosenberga i von Schiracha. Młodzież Niemieckiej Republiki Demokratycznej wychowuje się w duchu umiłowania wolności i pokoju, w duchu poszanowania dla innych narodów. Nauka i oświata są dziś dostępne dla całej młodzieży: i tej z junkierskich folwarków i tej z wielkich fabryk. Hitleryzm i jego zbrodnie wobec ludzkości są ponurym, bolesnym wspomnieniem, które młodzież niemiecka chce zmazać swą ofiarną, wytężoną pracą dla utrwalenia światowego pokoju.

Zbyszek stanowczo za dużo mówił. Chciałem i ja się pochwalić, że nie jestem w tych sprawach „ciemny", więc powiadam:

— A czy słyszałeś o pewnym bardzo ważnym wydarzeniu, jakie miało ostatnio miejsce w Warszawie?

— Mecz Polska — Węgry?

— Ależ skąd, wydarzenie polityczne! Zresztą niedawno przyjechałeś więc pewno nie wszystko jeszcze wiesz. Otóż kilka dni temu przybyła do stolicy delegacja rządowa Niemieckiej Republiki Demokratycznej z wicepremierem Ulbrichtem na czele. Owocem pobytu delegacji niemieckiej było podpisanie polsko-niemieckiego układu o wymianie gospodarczej i kulturalnej. Będzie on jak gdyby fundamentem na którym budujemy przyjaźń dwu wolnych, miłujących pokój narodów — polskiego i niemieckiego.

Sprawa pokoju — to najważniejsze zagadnienie, jakie w tej chwili stoi przed naszymi narodami. W sojuszu ze Związkiem Radzieckim, najwierniejszym i najsilniejszym strażnikiem światowego pokoju, krzepnie i wzrasta nasza siła.

— Słyszałem, że wicepremier Ulbricht przemawiał w Warszawie. O czym mówił?

— Już na dworcu stwierdził, że przybywa jako przedstawiciel narodu, mającego na swym sumieniu ciężkie przewinienia wobec Polski. Najlepszym probierzem przyjaźni, jaka łączy dziś nasze narody, jest decyzja rządu RP o zmniejszeniu odszkodowań wojennych, jest nasza wieczna granica na Odrze i Nysie— granica pokoju i sprawiedliwości dziejowej.

Zamilkliśmy obydwaj. Po chwili Zbyszek wstał, wyciągnął resztę czekolady i powiedział:

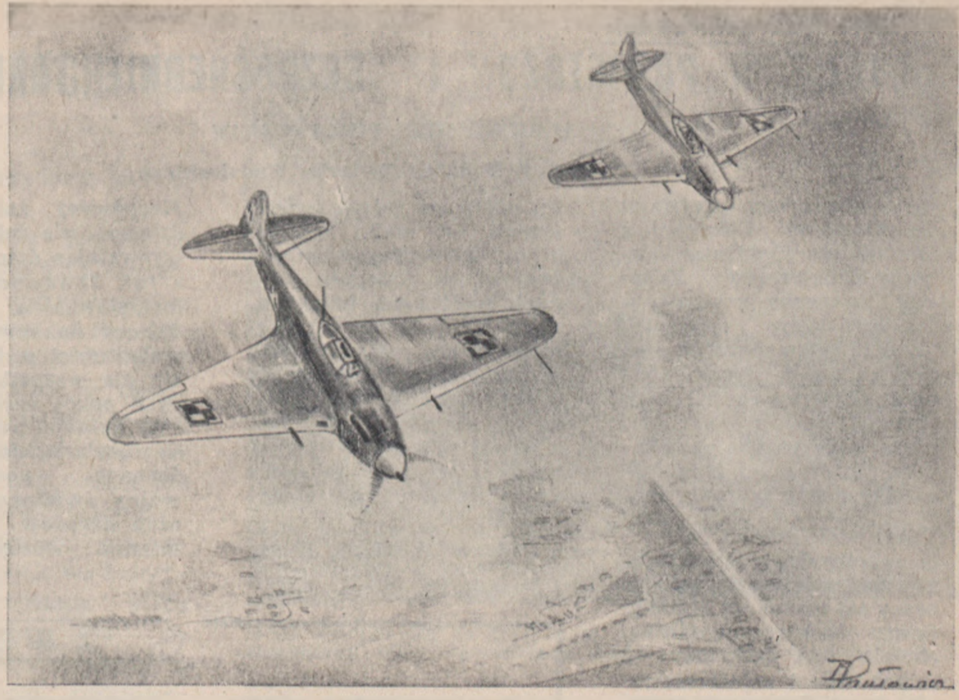
— Mnie się zdaje, że nas zetempowców i ich, kolegów z FDJ, nikt i nic nie zdoła poróżnić. Przecież i my i oni mamy ten sam cel: chcemy, żeby na świecie było lepiej, piękniej, weselej, chcemy się uczyć i pracować, chcemy — pokoju. Najlepszym przykładem są i dla nich i dla nas nasi wspólni przyjaciele — radzieccy koledzy komsomolcy, którzy z taką ofiarnością i zapałem budują w swej socjalistycznej ojczyźnie podstawy komunizmu.

(wig)

PRZODUJĄCA MŁODZIEŻ ZMP-owska FUNDAMENTEM KADR LOTNICZYCH

OSTATNI LOT PPŁK TAŁDYKINA

JERZY KONIECZNY, ppor.



Chmurna i mglista marcowa pogoda prześladowała pilotów „Warszawy" prawie przez cały czas walk o Kołobrzeg. Mimo to, wykonywali oni swoje obowiązki wzorowo, osłaniając naloty szturmowe „Iłów", które grupami bombardowały obiekty wojskowe hitlerowców w mieście i porcie. Wspólnie z lotnictwem radzieckim samoloty polskie oczyściły niebo z faszystowskich samolotów nie dopuszczając ani jednej maszyny nieprzyjaciela w rejon walk wojsk naziemnych, szturmujących Kołobrzeg.

x

Poprzez zamazane szyby kwatery ppłk Jan Tałdykin wpatrywał się w milczeniu w lotnisko, gdzie topniały wielkie płaty śniegu, tworząc kałuże wody. Noc ścięła co prawda nieco powierzchnię lotniska, ale teraz ziemia rozmarzała i grunt stawał się coraz bardziej grząski. Mgła nie ustępowała.

Była godzina 8.35.

Stojący obok oficerowie patrzyli na dowódcę. Czekali na rozkaz.

Ale ppłk Tałdykin, jak gdyby zapominając o ich obecności, nad czymś głęboko rozmyślał. — Z frontu kołobrzeskiego nadchodziły meldunki, które wymagały udziału w walkach naszego lotnictwa.

— Psa na dwór nie można wygnać, a tu lecieć przy takiej pogodzie. Co z tą mgłą — kiedy wreszcie ustąpi — mówił jak gdyby sam do siebie.

W pewnej chwili odwrócił się — spojrzał w twarze obecnych i zapalił papierosa. Zrobił kilka kroków w kierunku drzwi i nagle zatrzymał się.

— Co, to polecimy? — rzucił do pierwszego z brzegu Lisieckiego.

— Tak jest — polecimy!

— Ja wiem. Wszyscy chcielibyście lecieć — uśmiechnął się Tałdykin, ale po chwili dodał — nie mogę lekkomyślnie narażać Waszego życia — rozumiecie. Odpowiadam za Was!

Podszedł do okna — stał dłuższą chwilę. Odwrócił się. Zaciągnął dymem papierosa i rzucając jeszcze raz wzrokiem po obecnych otworzył usta by coś powiedzieć, gdy nagle...

Wszyscy wsłuchali się w odgłos motoru, który nagle dobiegł sprzed kwatery. Na dworze zrobił się ruch i po chwili przed Tałdykinem zameldował się łącznik ze sztabu.

Rozkaz od dowódcy Armii. Pułkownik przeczytał szybko treść pisma i spojrzał na obecnych.

Piloci stali w pozycji wyczekującej.

Polecimy — rzekł i spojrzał na zegarek — za pięć minut przygotować maszyny.

— Zadzwońcie do szturmowców. Ze mną poleci Lisiecki.

Tałdykin dbał o pilotów „Warszawy" — był przekonany, że należą do najbardziej bojowych załóg Polskiej Dywizji Lotniczej, ale oszczędzał mniej doświadczonych i stopniowo pod okiem starszych instruktorów radzieckich oswajał ich z zadaniami na froncie.

Była godzina 8.50.

Silniki samolotów grały już na lotnisku całą swą mocą.

Tałdykin z Lisieckim wsiedli do maszyn.

Dwa szturmowce pilotowane przez kpt. Kitajewa i por. Malinina poszły najpierw — za nimi wśród rozpryskującego się na wszystkie strony błota wystartowały „Jaki".

Lecieli w ciasnym szyku. Ziemia była całkowicie niewidoczna. Mgła, która początkowo jak gdyby się przerzedziła, zaczęła coraz bardziej gęstnieć. Przed oczyma pilotów rozpostarła się ciemna warstwa chmur.

Od Mirosławca znajdowali się już spory kawałek drogi — byli gdzieś w okolicach Połczyna.

Mgła była tak gęsta, że Tałdykin stracił z oczu „Iły" — chmury całkowicie przykryły maszyny.

Lecieli na północ...

Był to ostatni lot ppłk Jana Tałdykina.

x

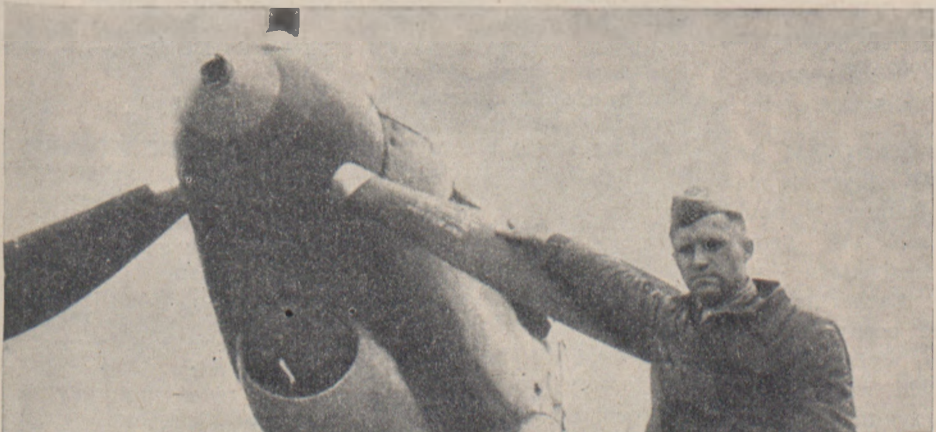
Śmierć drogiego i ukochanego dowódcy, który uczył „Warszawiaków" trudnej sztuki latania i prowadził ich od Grigoriewskoje do Warszawy, wstrząsnęła całym pułkiem — był ich ojcem, nauczycielem i wychowawcą.

Ppłk Jan Tałdykin, radziecki oficer, członek Wszechzwiązkowej Komunistycznej Partii (bolszewików), mający na swym koncie 8 zestrzelonych maszyn hitlerowskich, był wzorem dla pilotów. Dokładał wszelkich starań, by jego pułk, polski pułk, był zawsze najlepszym. Zginął w walce o wolność Polski.

Szczątki jego przewiezione zostały do Bydgoszczy i pochowane na Placu Wolności. Piloci „Warszawy" żegnając swego „batkę" przysięgli nad grobem pomścić śmierć ukochanego dowódcy.

Walka z hitlerowskim faszyzmem trwała dalej.

Ppłk. Jan Tałdykin przy swoim „Jaku" (Zdjęcie archiwalne)



O lotniczych zabawkach

„LUDZIE W POWIETRZU" i „BEZPOŚREDNIE TRAFIENIE"

ALEKSANDER POKRYSZKIN

Trzykrotny Bohater Związku Radzieckiego.

Pewnego razu przysłano do Akademii Lotniczej z Zagórskiego Instytutu Naukowo-Badawczego Zabawek, do oceny pewną pomysłową grę sportową, „Ludzie w powietrzu", nadesłaną na konkurs zabawek. Byłem obecny przy demonstrowaniu tej gry, która mnie bardzo zaciekawiła. Twórcą jej była lotniczka, matka trojga dzieci.

Jak wiele miłości do dzieci i pomysłowości pedagogicznej odczuwało się w pracy tej nieznanej kobiety! Sama będąc lotniczką, chciała ona rozwinąć u swych dzieci zainteresowanie do umiłowanego zawodu, bawiąc się z nimi w zajmującą podróż samolotem. Lecz nie tylko ten cel miała na uwadze matka, sporządzając w wolnych chwilach zabawkę dla swych dzieci. Wartość gry, odznaczającej się nienaganną dokładnością techniczną, polegała na jej znaczeniu pedagogicznym. Gra zaznajamiała dzieci z geografią kraju ojczystego.

„Ludzie w powietrzu", jak gdyby widzą z pokładu samolotu nasze cudowne miasta, nowe budownictwo, nasze niezmierzone pola i to wzmacnia w nich poczucie dumy ze swej ukochanej Ojczyzny.

Przypomniałem sobie o tym, kiedy przeczytałem reklamę o zabawkach, zamieszczoną w amerykańskim czasopiśmie „Zabawki".

Amerykańscy businessmani zwracają uwagę rodziców na „niewinną" zabawkę dla dzieci, noszącą nazwę „Bezpośrednie trafienie". Ta zabawka to samolot z podwieszonymi pod nim bombami atomowymi. Wystarczy, by dziecko pociągnęło za sznurek — a bomby spadają na miniaturowe miasto. W tym mieście znajdują się małe budyneczki kartonowe, domy mieszkalne, parki. Gra polega na tym, by przez celne trafienie zburzyć te wszystkie „budowle", obrócić je w ruiny.

Podobne „gry", którymi imperialistyczni ludożercy demoralizują dzieci, wywołują u nas oburzenie! Podczas, gdy cała postępowa ludzkość domaga się zakazu broni atomowej, kiedy prości ludzie na całym świecie stanęli do walki o pokój przeciwko podżegaczom wojennym, w Ameryce i innych państwach imperialistycznych usiłują nawet małe dzieci wychowywać w duchu militaryzmu i antyhumanitaryzmu. Kino, radio, literatura dziecięca, a nawet zabawy — wszystko to rozkłada moralnie dzieci państw kapitalistycznych.

Podczas Wielkiej Wojny Narodowej żołnierze radzieccy nie żałowali życia wyzwalając dzieci i kobiety z rąk krwawych siepaczy faszystowskich. Lotnicy radzieccy dokonywali cudów waleczności w imię szczęścia dla wszystkich miłujących pokój narodów.

W pamięci narodów żywe są niewiarygodne cierpienia doznane podczas II wojny światowej; w sercach narodów goreje płomienna wdzięczność dla Związku Radzieckiego, dla wielkiego Stalina, którzy uratowali świat od dżumy faszystowskiej.

Imperialistom anglo-amerykańskim nie wystarcza szantaż atomowy, którym usiłują zastraszyć narody. Rozkładają jeszcze moralnie dzieci, rozpalając w nich krwiożercze instynkty.

W Międzynarodowym Dniu Dziecka wszyscy prości ludzie świata podnoszą głos protestu przeciwko temu zbrodniczemu postępowaniu. Nie wolno dopuścić do tego, by imperialiści kaleczyli duchowo dzieci, tworząc z nich posłusznych wykonawców zbrodniczych planów! (JKCz)

ZSRR

Z INICJATYWY OBWODOWEGO KOMITETU DOSAW w Symferopolu (Krym) zorganizowana została wycieczka dla członków DOSAW na lotnisko miejscowe Aeroklubu. W wycieczce wzięło udział ponad 250 chłopców i dziewcząt. Organizatorzy wycieczki przygotowali zawczasu przewodników spośród najbardziej doświadczonych instruktorów, którzy przywitali gości na lotnisku.

Pilot instruktor Siemionow opisał przybyłym techniczne dane samolotów, ich konstrukcję i opowiedział o ich konstruktorach. Instruktor spadochronowy Namakonow objaśnił zasadę działania spadochronu i technikę skoku.

Zwiedzanie lotniska trwało ponad pięć godzin. Wielu uczestników wycieczki wyraziło chęć zapisania się na szkolenie lotnicze.

*

W TASZKENCKIM AEROKLUBIE odbyły się niedawno egzaminy z nauki o silnikach. W grupie uczniów instruktora - wykładowcy Zacharina bardzo dobre oceny uzyskali uczniowie wyższych klas taszkenckich szkół: Nariman Naczykułow, Jerzy Gleichman i Renat Abajew. Wyniki dobre uzyskali: Michał Pieczurin, Szakarim Szafazijew, Michał Safranow i inni.

OBWODOWY KOMITET DOSAW w mieście Stalino wspólnie z organizacjami Komsomołu i placówkami władz szkolnych przeprowadza regularne seminaria z instruktorami modelarstwa lotniczego. Wynikiem ich jest stałe podnoszenie poziomu i kwalifikacji instruktorów.

*

W JAROSŁAWKU powstał nowy obwodowy Dom Lotnictwa. Uroczyste otwarcie odbyło się w dniu wyborów do Rady Najwyższej ZSRR. W urządzeniu domu wzięły udział organizacje partyjne, miejscowe instytucje i mieszkańcy miasta. Pilot Rumiancew wykonał szereg artystycznych plansz i stoisk, obrazujących sławne dzieje radzieckiego lotnictwa. Inż. Osmakow i mechanik Bieriozkin wykonali przekroje silnika lotniczego i przyrządów pokładowych oraz szereg innych eksponatów i pomocy naukowych. Modelarze urządzili piękną wystawę modelarską.

Otwarcie Domu Lotnika w Jarosławku spotkało się z entuzjastycznym przyjęciem miłośników lotnictwa. Odbywają się tam już kursy teoretyczne silnikowe i spadochronowe, mechaników silnikowych i przyrządowych, elektrotechników i radiotelegrafistów. W niedzielę odbywają się referaty na tematy lotnicze.

Z OKAZJI 125-EJ ROCZNICY urodzin wynalazcy samolotu — Aleksandra Możajskiego odbyły się we wszystkich miastach ZSRR uroczyste akademie. Centralna akademia odbyła się 20 marca w Centralnym Aeroklubie ZSRR im. W. Czkałowa. Referat o życiu i twórczości wielkiego badacza i wynalazcy wygłosił kierownik Centr. Aeroklubu ZSRR, Borys Smirnow.

*

W AKCJI PRZEDWYBORCZEJ do Rady Najwyższej wzięła udział m. in. grupa agitatorów — spadochroniarzy z Centralnego Aeroklubu im. W. Czkałowa. Skoczkowie wykonali grupowy skok w Nowo-Pietrowskim rejonie obwodu Moskiewskiego. Na miejscu ich lądowania zorganizował się samorzutnie wiec. Wielu uczestników wiecu, tego samego dnia złożyło deklaracje o wstąpieniu do DOSAW.

*

MARYNARZE Z OKRĘTU „KIJÓW", spotkali się z lotnikami wojskowymi jednego z garnizonów lotniczych i opowiedzieli im o swych wrażeniach z podróży do Anglii, Stanów Zjednoczonych Egiptu, Włoch, i Unii Południowo-Afrykańskiej. Lotnicy interesowali się bardzo warunkami życia robotników w krajach kapitalistycznych oraz walką ludów kolonialnych o wolność. Marynarze „Kijowa" odwiedzą jeszcze kilka garnizonów i jednostek lotniczych.

Notatki radzieckiego instruktora

JAK UCZĘ LATAĆ INNYCH

IWAN ŁOBODA

Było to latem 1942 roku. Wysoko, w majowym niebie, połyskując skrzydłami w skrętach i zwrotach, unosił się szybowiec. To chował się za chmury, to znowu wznosił się ponad nami i dumnie, powoli płynął w powietrznym oceanie.

Patrzyłem jak zaczarowany, śledząc wzrokiem ruchy szybowca. Zrodziła się we mnie ogromna, potężna chęć latania. Poszedłem nazajutrz do aeroklubu i poprosiłem o zapisanie mnie na członka sekcji szybowcowej. A później... później wszystko poszło normalnym trybem. Ukończyłem kurs teoretyczny, przystąpiłem do lotów. Program był bardzo obszerny: musiałem opanować kilka typów szybowców, latać dniem i nocą, lądować na przygodnych lotniskach, dokonywać przelotów po nieznanych trasach, opanowywać technikę lotów.

W roku 1947 rozpocząłem pracę w Zaporożskim Aeroklubie DOSAW jako instruktor szybowcowy. A oto, jak wykonuję swe obowiązki:

Przez kilka pierwszych dni zapoznaję się z kursantami, z ich wykształceniem, zamiłowaniami, szczególnymi zdolnościami itp. i zaznajamiam ich w możliwie najprzystępniejszej formie z historią szybownictwa, z radzieckimi mistrzami sportu szybowcowego, opowiadam im o rozwoju szybownictwa i przytaczam przykłady kilku słynnych przelotów, po czym dopiero przechodzę do objaśniania podstawowych zjawisk lotu. W ten sposób zyskuję sobie uczniów, wzbudzam ich ciekawość i zainteresowanie.

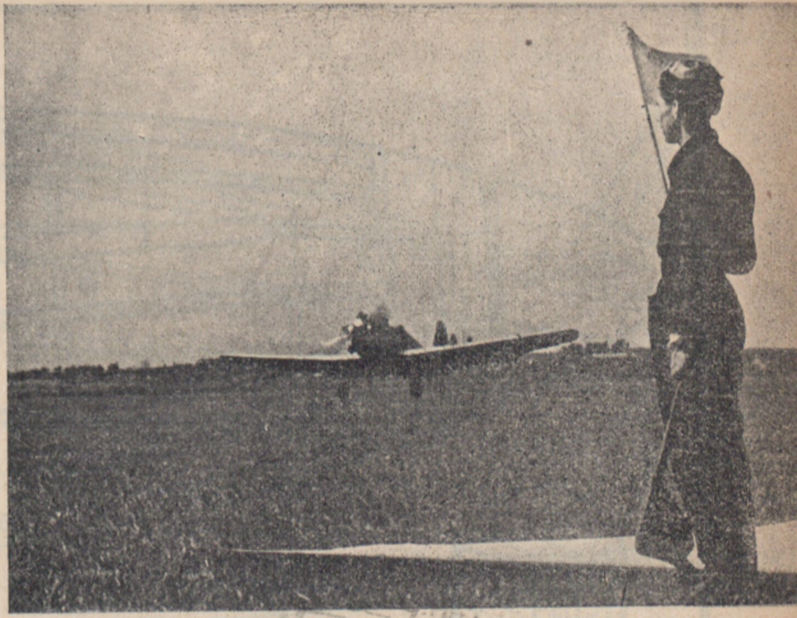
W roku 1948 Aeroklub nasz opuścił pierwszy turnus pilotów szybowcowych.

Wyniki, które uzyskali moi uczniowie, pozwalały mi wnioskować, że zastosowana przeze mnie metoda jest dobra i trzeba ją nadal rozwijać.

Z kursantów następnego turnusu wybrałem kilku przodujących i stworzyłem z nich „najlepszą eskadrę klubu", wzywając przy tym pozostałych pilotów do współzawodnictwa. I tym razem pomysł był dobry: wszyscy uczniowie ukończyli kurs teoretyczny z wynikiem co najmniej dobrym, a ponad 45 proc. z wynikiem bardzo dobrym.

Po ukończeniu kursu teoretycznego rozpocząłem z nimi loty. Każdy lot poprzedzałem starannym przygotowaniem naziemnym i szczegółowym omówieniem każdej fazy lotu. Zastosowałem też metodę tylko indywidualnych lotów, tzn., że startował tylko jeden pilot, a reszta obserwowała jego lot. Po wylądowaniu omawialiśmy wspólnie popełnione błędy pilotażu, dzieląc się uwagami i spostrzeżeniami. Dawało to dobre rezultaty: np. pilot Makarow popełniał ciągle błędy przy lewym skręcie, po kilkakrotnych próbach i wysłuchaniu opinii kolegów — latał już zupełnie dobrze.

Dzięki zespołowej pracy i zespołowej nauce nie było w naszym Aeroklubie dotychczas ani jednej oceny niedostatecznej.



Biała chorągiewka do góry — start! Za chwilę samolot szkolno-treningowy UT-2 wystartuje z lotniska aeroklubowego DOSAW-u



Przed startem na zadanie członkowie jednego z aeroklubów DOSAW otrzymują dokładną instrukcję pilotażową i nawigacyjną.
Zdjęcia radzieckie

NOWE RADZIECKIE WYDAWNICTWA MODELARSKIE

Centralne Laboratorium Modelarskie DOSAW wydało kilkanaście broszur z planami modeli, które brały udział w XVIII zawodach wszechzwiązkowych w Silikatnaja w roku ubiegłym.

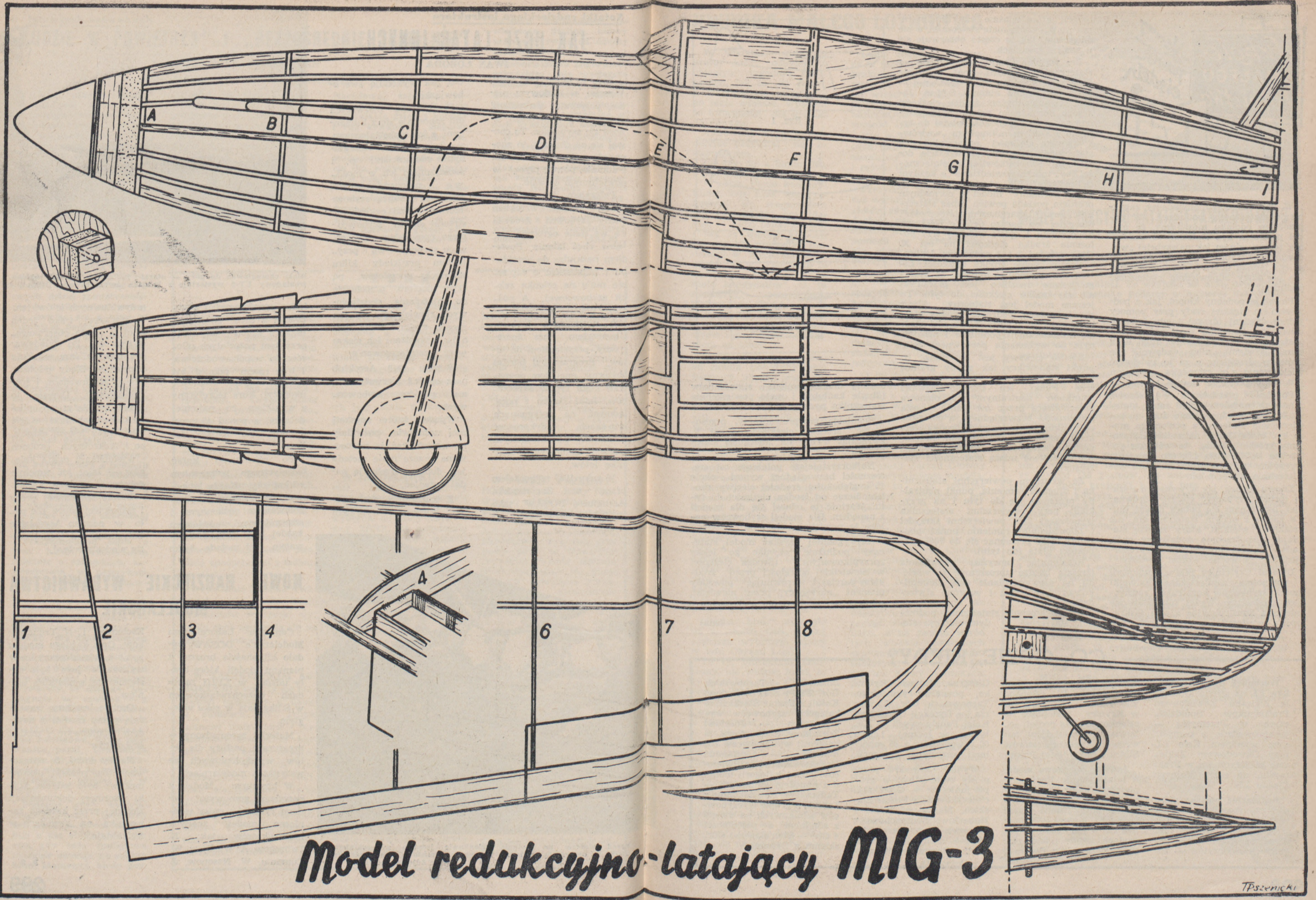
Materiał zgromadzony w broszurach posłuży dla celów wyszkoleniowych we wszystkich modelarniach.

W broszurze „Modele z napędem gumowym" podano rysunki i opisy techniczne modeli znanych konstruktorów jak: N. Tworogow, A. Wasiljew, W. Kumanin, W. Nasonow, J. Zacharow i N. Trunczenkow. Opis każdego modelu jest tak potraktowany, aby wykonanie jego było dostępne dla wszystkich uczniów.

Osobne broszury zawierają plany modeli z napędem silnikowym i modeli szybowców.

Należy dodać, że opracowanie tego rodzaju planów możliwe było jedynie dzięki wzorowej dokumentacji złożonej przez każdego zawodnika na zawodach w Silikatnaja.

p. c.



Model redukcyjno-latający MIG-3



22. STATECZNOŚĆ I STATECZNIKI

W dalszym ciągu omawiamy zagadnienie stateczności podłużnej. W poprzednim odcinku mówiliśmy, że model powinien być stateczny dynamicznie, to jest winien jak najszybciej „wyrównywać" zaburzony tor lotu. Cóż należy jednak uczynić, aby modele nasze posiadały odpowiednią stateczność podłużną?

Powstaje podobny kłopot, jak z podniesieniem ciężkiej szafy przy pomocy jednej dźwigni (drąga) i siły jednego człowieka. Są dwie możliwości: albo postarać się o odpowiednio długi drąg (ramię dźwigni), albo zadowolić się krótkim drążkiem, a za to zwiększyć wielokrotnie siłę człowieka. Jasnym jest, że o pierwsze zawsze łatwiej.

Podobnie przedstawia się sprawa z naszym modelem. Jeżeli ramię statecznika będzie odpowiednio duże, to powierzchnia statecznika poziomego może być mała. Jeżeli natomiast zastosujemy krótkie ramię, to wówczas potrzebna będzie duża siła (do tłumienia wychyleń modelu), a zatem duża powierzchnia statecznika.

Znowu jednak, jak w wypadku z szafą (proszę wybaczyć ciężkie porównanie), lepiej nam się opłaca dawać długie ramię z małym statecznikiem, niż krótkie z wielkim, który zresztą stawiając niepotrzebnie dodatkowy opór, nadaje całości konstrukcji nieproporcjonalne, potworne wprost kształty.

Uważni Czytelnicy SiM-u studiowali z pewnością zamieszczane sylwetki modeli szybowców konstrukcji radzieckich modelarzy. Wyżej przedstawione założenia konstrukcyjne z całą jaskrawością występują w konstrukcji tych modeli, które właśnie na długim ramieniu posiadają małe stateczniki, a nie odwrotnie, jak to często obserwuje się u nas na zawodach.

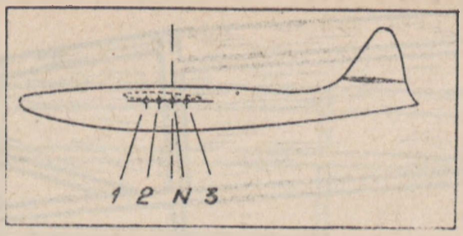
Bez wątpienia największy wpływ na stateczność podłużną ma położenie środka ciężkości na osi X (poziomej — patrz poprzednie numery SM-u). Jeżeli przesuwalibyśmy środek ciężkości z jego normalnego położenia (najczęściej 30 — 40% głębokości płata) do tyłu, to z każdym milimetrem „wędrówki" środka ciężkości pogarszałaby się stateczność podłużna, aż wreszcie doszlibyśmy do całkowitej niestateczności. Zbyt mocno powiedziano „z każdym milimetrem". W istocie tak nie jest, gdyż normalny model z normalnym profilem posiada pewien zapas stateczności zwany „marginesem stateczności". Margines ten bardzo ogólnie pokazano na rysunku 1, gdzie widzimy trzy położenia środka ciężkości na osi X. Otóż cyframi 1 i 2 oznaczono dopuszczalne położenie środka ciężkości. Literą N oznaczono to miejsce, do którego jeszcze możliwe jest przesuwanie się środka ciężkości do tyłu. Tu jeszcze model jest stateczny. Ale z chwilą dalszej wędrówki środka ciężkości np.: do punktu 3, model staje się niestatecznym podłużnie i niezdolnym do wykonania poprawnego lotu.

Bardzo ciekawy jest ów punkt N, punkt stanowiący jak gdyby granicę między statecznością i niestatecznością. Punkt ten dlatego nazwano „punktem neutralnym" lub pionową przechodzącą przez ów punkt „osią stateczności bezwzględnej", a odległość od punktu nieutralnego do środka ciężkości nazwano „marginesem stateczności". Odległość ta, krótko mówiąc, jest właściwie miarą stateczności statycznej.

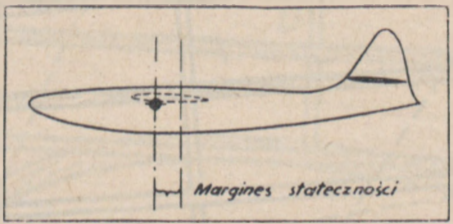
Ze wzrostem powierzchni statecznika i długości ramienia, punkt neutralny przesuwa się do tyłu i na przykład: przy powierzchni statecznika wynoszącej 33% powierzchni skrzydeł i odpowiednim ramieniu punkt neutralny może przesunąć się do 70% głębokości płata (do tyłu).

Reasumując powyższe rozważania (zresztą bardzo uproszczone ze względu na niewymienianie dość skomplikowanych obliczeń i wzorów) stwierdzamy:

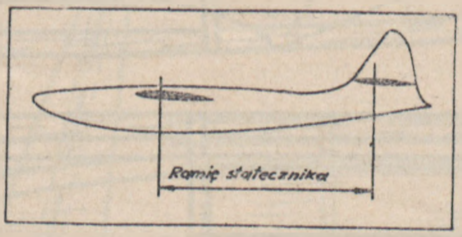
Dla zachowania stateczności podłużnej, statycznej i dynamicznej stosujemy długie ramiona stateczników (długie kadłuby) i małe powierzchnie statecznika poziomego.



Rys. 1



Rys. 2



Rys. 3

Regulację przeprowadzamy, przesuwając środek ciężkości na osi X, zwracając uwagę na „margines stateczności".

Najkorzystniejsze położenie osi stateczności bezwzględnej wynosi około 15% głębokości średniej cięciwy profilu, licząc od środka ciężkości do tyłu. Wartość ta odnosi się dla modeli z napędem. Dla modeli szybowców należy ją powiększyć do 20%.

Najwygodniej uzyskać model stateczny podłużnie, czyniąc go lekko „przypikowanym". (Środek ciężkości w niewielkiej odległości przed środkiem parcia) i wyrównując powstały moment „nurkujący" przez niewielki, ujemny kąt nastawienia statecznika.

(cdn)

CO, GDZIE, KIEDY?

Werbunek nowych członków LL na terenie Oddziału Związku Zawodowego Pracowników Spółdzielczych w Przemyślu — przeprowadziło z pomyślnym wynikiem Koło LL przy Obwodowym Zakładzie Elektrycznym w Przemyślu, na cześć Walnego Zjazdu LL.

Regularnie opłacać składki członkowskie, werbować nowych członków LL, podnieść swój poziom ideologiczny przez akcję pogadanek i odczytów — zobowiązali się na cześć Walnego Zjazdu LL członkowie Koła Pocztowego LL w Krynicy. Listonosze — członkowie Koła podjęli zobowiązanie werbunku nowych prenumeratorów SiM-u i Skrzydlatej Polski.

Zawody pokazowe modeli latających w Raciborzu, pierwsze w br. na terenie woj. śląskiego, zorganizował w dniu 7 maja Śląski Okręg LL łącznie z Oddziałem LL w Raciborzu. W zawodach wzięły udział ekipy modelarskie z Bytomia, Cieszyna, Katowic, Rybnika, powiatu rybnickiego, Tarnowskich Gór, Raciborza i z Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych — Katowice, w łącznej liczbie 60 zawodników z 95 modelami wszystkich kategorii.

Wyniki zawodów przyniosły zwycięstwo: w grupie juniorów — Gizeli Maciejczykównie z Piekar Śląskich, Marianowi Horze i Hubertowi Stalmachowi z Ożegowa, w grupie amatorów — Henrykowi Dragonowi i Romanowi Kwapulińskiemu z Tarnowskich Gór (PKP) oraz Alfredowi Kotuli z Piekar Śląskich, w kategorii szybowców wyczynowych — Józefowi Zdrzałkowi z Chorzowa, w kategorii wyczynowców silnikowych — Marianowi Grześkowiakowi ze Świętochłowic, w kategorii modeli z napędem gumowym — Tadeuszowi Ratyńskiemu z Zabrza, w grupie wyczynowców silnikowych na uwięzi z silnikiem o pojemności 4 cm³ — Stanisławowi Górskiemu z Bytomia.

KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

W wielkim objeździe kraju, który odbyłem w ubiegłym tygodniu, zahaczyłem, jak to się mówi, o wojewódzkie miasto — no takie większe. Wpadam po informacje dla kroniki do Okręgu.

Kierownik ciepło i serdecznie przywitał się ze staruszkiem.

Jak tam to, a tamto! No, a jak małe lotnictwo?

— „Hm. Panie kochany! Ludzi, ludzi brak. Mam referenta, ale magazyniera ani instruktora ani dostać — ludzi brak! Zresztą i tak są wielkie kłopoty. Nie ma kto prowadzić modelarni w Wyciorach Górnych, a w Paciorsku to zamkniemy modelarnię, bo mało kandydatów". O, to niedobrze, pomyślałem, biedny ten Okręg, że tu w okolicach ludzi nie ma. Pożegnałem się również ciepło i serdecznie — uciekłem na ulicę.

Idę smutny i rozmyślam, co chwila potrącają mnie biegnący młodzi przechodnie. Akurat młodzież wychodziła ze szkoły. Jakaś widać zawodowa szkoła, bo szli z przykładnicami, a jednemu wielki cyrkiel wystawał z kieszeni. Tak, tak, myślę, ludzi brak. I nagle jak nie podbiegnę do grupy chłopaków, aż się wystraszyli. „Koledzy — mówię, ja z SiM-u, czy u Was w szkole jest modelarnia? — „Nie ma" — odpowiadają. Należycie do Ligi? — „Jak jeden mąż— wszyscy". — Chcecie latać? A no oczywiście! A budować modele? Od razu zrobił się wokół mojej osoby straszny tłok. Posypały sie pytania. A gdzie jest modelarnia? Kiedy można przyjść itd., itd.

„Ludzi brak" szumiało mi w uszach. Och, z jaką rozkoszą wybiłbym szyby w tym Okręgu Ligi!

To ty, biurokrato zasuszony, nie widzisz ludzi, to ty skamlesz, że Ci ludzi brak. W sprawozdaniach swoich piszesz ciągle, że „wakatu nie obsadzono", a nie chcesz, tylko chyba z lenistwa, wyjrzeć przez okno na świat, na ulicę, na podległe Ci koła; wiejskie, małych miasteczek czy miast.

Dlaczego, myślę w dalszym ciągu, nie poszukacie i nie wyszkolicie potrzebnych wam ludzi? Czy od razu zostaje się np. inżynierem? Długie lata składają się na naukę, by można było zbierać jej owoce.

Ludzi chętnych do pracy w małym lotnictwie nie brakuje, tylko trzeba ich nauczyć, trzeba wskazać im właściwą drogę postępowania. Trzeba wyłuskać najlepszych z najlepszych spośród tysięcy młodzieży.

Kto mówi lub pisze, że brak ludzi, że „wakat nieobsadzony", ten źle pisze i mówi, temu się nie chce szkolić i szukać.

Prezydent Bolesław Bierut wyraźnie powiedział — **„Ludzi zdolnych jest wielu dookoła nas, trzeba tylko, abyśmy im podali rękę, dopomogli w przezwyciężeniu pierwszych trudności, otoczyli opieką".**

Uderzmy się w piersi, czy możemy powiedzieć ze spokojnym sumieniem, że awansowaliśmy przodownika X na instruktora, czy otaczaliśmy opieką jednostki wybitne spośród modelarzy, czy opieka ta była stała, czy tylko papierowa, jednorazowa?

O ile znam trochę Okręgi LL, to nie słyszałem, by któryś z Zarządów nadesłał do Wydziału Modelarskiego w Warszawie wykaz ludzi, których chciałby widzieć na stanowiskach instruktorów, referentów czy przodowników. Czy ktoś prosił Zarząd Główny LL o wyróżnienie modelarza Y za jego wybitne zdolności techniczne lub organizacyjne?

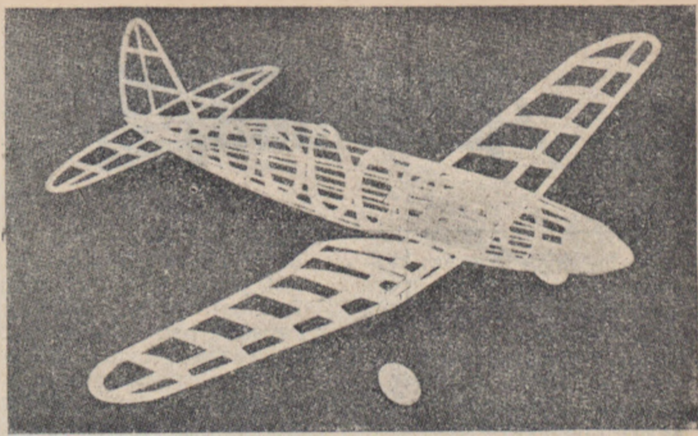
Dopiero wyjazd w teren pozwala stwierdzić, że ludzie są wszędzie i to wybitni, że np. w Chełmie czy Lublinie są modelarze i przodownicy, którzy już dawno powinni być instruktorami!!!

Zaległości te trzeba jak najszybciej usunąć. Rozejrzeć się wśród swoich ludzi, a na pewno wśród tych właśnie codziennych znajomych i nieznajomych zobaczymy z radością, że nie ma mowy o brakach, że ludzie są, trzeba tylko ich otoczyć opieką.

Wydział Modelarstwa Lotniczego Zarządu Głównego w Warszawie doceniając znaczenie szkolenia nowych kadr instruktorów i przodowników organizuje wespół ze Związkiem Harcerstwa Polskiego wielki kurs dla przodowników i instruktorów małego lotnictwa.

Kurs odbędzie się w Lidzbarku warmińskim w miesiącu lipcu. Początek kursu dnia 1 lipca br.

Obserwator



MODEL REDUKCYJNO-LATAJĄCY SAMOLOTU MIG-3

(Opis do planu na stronach 300 i 301)

Po raz pierwszy na stronicach SiM-u podajemy plan modelu redukcyjno-latającego. Chcąc ułatwić pracę naszym Czytelnikom rysunek zamieszczono w wielkości naturalnej. Ze względu na dużą ilość detali, drugą część rysunku podamy w numerze następnym.
(red)

Plan modelu MiG-3 opracowany został pod trzema względami: 1) model winien możliwie wiernie odtwarzać sylwetkę oryginalnego samolotu; 2) model powinien wykonywać bodaj krótkie loty; 3) model powinien być pierwszą pracą „redukcyjno-latającą" modelarza średnio zaawansowanego.

Jeżeli przestudiujemy uważnie podany plan, to możemy łatwo stwierdzić, że wykonanie MiG-a—3 nie sprawi nam kłopotu, a jak będą przedstawiały się wyczyny (czas lotu około 30 sekund) to zależy już od wykonawców.

Model opracowano tak, aby mógł być wykonany ze sklejki i sosny. Wymiary listewek należy dostosować do istniejących możliwości, pamiętając jedynie, aby nie przekroczyć maksymalnego ciężaru modelu, który wynosi 180 gramów. Do napędu wystarcza sześć pasem gumy krajowej 1 × 4 mm.

Model pokryty jest cienką bibułką papierosową, pocellonowany i pokryty jasnooliwkowym lakierem „nitro". Odznaki przynależności państwowej ZSRR stanowią czerwone pięcioramienne gwiazdy z żółtą obwódką.

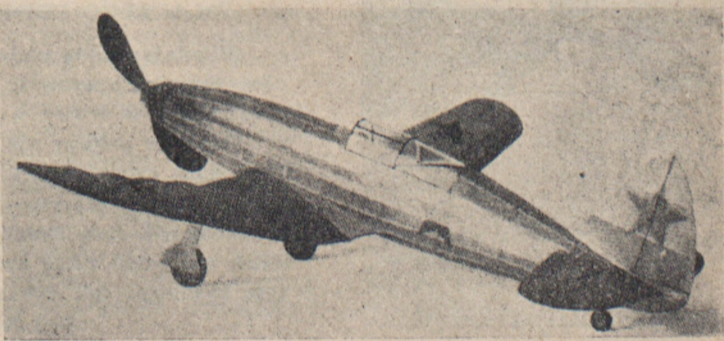
Dla przypomnienia podajemy, że samolot MiG-3 jest konstrukcji radzieckich inżynierów Mikojana i Guriewicza i odegrał ważną rolę w czasie minionej wojny, gromiąc hitlerowskich zaborców.

Słynni piloci, jak Pokryszkin i Kożedub latali w pierwszym okresie wojny właśnie na MiG-ach.

Dzisiaj samolot MiG-3 należy już do historii lotnictwa Związku Radzieckiego który dysponuje najnowocześniejszym sprzętem na świecie.

Oto dane techniczne samolotu MiG-3: rozpiętość— 11,4 m, silnik 12 cylindrowy Mikulina o mocy 1 250 KM, ciężar w locie — 2 820 kg, szybkość maksymalna — 576 km/godz, zasięg — 800 km.

MiG-i, jako pierwsze myśliwskie samoloty frontowe, były uzbrojone w pociski rakietowe (6 sztuk po 25 kg każda) słynne RS-y, miniaturowe siostry „Katiusz". **p. e.**



AEROKLUBY

23)

(kon)

Wiele mieli nieraz kłopotu niektórzy piloci sportowi dojeżdżający na treningi do klubów z odległych miejscowości. W grę wchodziły naturalnie względy finansowe. Nie każdy mógł sobie pozwolić — zwłaszcza młodzież ucząca się — na częste przyjazdy do aeroklubu, gdyż pociągało to za sobą dodatkowe koszta nie mieszczące się często we własnym budżecie. Z tego też względu wielu pilotów, gdy odległość przekraczała 10 km, a koszt dojazdu wynosił ponad 100 zł, rezygnowało z treningu.

Rezultatem tego był nierównomierny poziom szkolenia. Piloci ci pozostawali naturalnie w tyle i bardzo często nie mogli nadążyć za innymi, którzy mieszkali bliżej lotniska Aeroklubu.

Sprawę tę rozwiązało ostatecznie Zarządzenie Zarządu Głównego Ligi Lotniczej.

Nasze Ludowe Państwo umożliwiło młodzieży robotniczej i chłopskiej bezpłatne szkolenie i otacza nasze lotnictwo sportowe stałą opieką.

Ostatnie zarządzenie, regulujące zwrot kosztów za przejazdy na treningi w Aeroklubach Ligi Lotniczej, jest jeszcze jednym dowodem tej opieki Ludowego Państwa nad naszym szybko rozwijającym się lotnictwem sportowym.

Foto: WAF



Piloci silnikowi i szybowcowi, uczęszczający systematycznie na treningi i wykazujący się dobrymi wynikami lotów i przygotowaniem teoretycznym, jak również wykazujący się aktywną pracą społeczną, a których warunki materialne nie pozwalają na pokrycie kosztów dojazdu, mogą otrzymywać zwrot kosztów dojazdu na treningi w Aeroklubie w wypadku, gdy odległość miejsca zamieszkania wynosi ponad 10 km i koszt dojazdu wynosi więcej niż 100 zł w obie strony.

Ubiegający się o zwrot kosztów dojazdu winni złożyć podanie do Zarządu Aeroklubu LL. Podanie takie opiniuje Kierownik Sekcji silnikowej lub szybowcowej i kierownictwo pracy społecznej. Zaopiniowane podanie rozpatruje i zatwierdza Zarząd Aeroklubu LL i przesyła listy uprawnionych do otrzymywania zwrotu kosztów przejazdu do Okręgu Ligi Lotniczej, który przyznaje kredyty na przejazdy, na podstawie listy zatwierdzonej przez Zarząd Aeroklubu LL.

Zwrotowi podlegają naturalnie sumy wydatkowane faktycznie na przejazd z miejsca zamieszkania do lotniska i z powrotem najtańszymi środkami lokomocji, uwzględniając też przysługujące zniżki, (jak uczniowskie, tak pracownicze). W wypadku, gdy lepiej kalkulują się bilety okresowe, Aerokluby LL mogą dla swych pilotów takowe zakupić. Podstawą do wypłaty zwrotu kosztów dojazdu jest pisemne potwierdzenie odbytego treningu przez kierownika lotów (zawierające datę i ilość lotów).

PRZEDTERMINOWO!

W dalszym ciągu nadchodzą meldunki o przedterminowym wykonaniu planów przez poszczególne Aerokluby. I tak w dniu 6 czerwca **Kujawski ALL zameldował o przekroczeniu planu lotów** na maj: czasu w 455% i przelotów w 300% oraz planu lotów na czerwiec: czasu w 170% i przelotów w 140%. Tym samym **wykonano roczny plan przelotów w 100%, przewyższeń w 140%** i czasu w 85%.

Jest to już siódmy klub w Polsce, który wykonał przedterminowo roczny plan przelotów szybowcowych. Aerokluby Ligi Lotniczej znajdują się na pełnym gazie. Nie wątpimy, że najbliższe tygodnie przyniosą nowe meldunki o wykonaniu rocznego planu przez inne kluby.

ŚLĄSKI ALL MELDUJE DWA NOWE REKORDY POLSKI

W dniu 6 czerwca br. **piloci Śląskiego ALL:** Makula Edward na szybowcu „Mucha" i Zając Zygmunt z pasażerem Szałapskim Bolesławem na szybowcu „Żuraw" **wykonali zespołowo docelowy przelot powrotny długości 220 km na trasie Katowice — Pińczów — Katowice.** Tym samym został pobity dotychczasowy rekord w kategorii I (szybowce jednomiejscowe) i ustanowiony w kategorii II (szybowce wielomiejscowe).

Należy tu podkreślić wykonywanie przez Śląski ALL przelotów zespołowych, które przyniosły im już 3 rekordy. Ogółem na 12 rekordów poprawionych lub ustanowionych w tym roku, 8 przypada na Śląsk. Brawo Katowice!

DLACZEGO PODPISAŁEM APEL POKOJU

Składając swój podpis na liście Komitetu Obrońców Pokoju, pragnę w ten sposób zamanifestować swój udział w walce o pokój.

Dążę do pokoju nie tylko dlatego, że jest to problem dnia dzisiejszego i że robią to wszyscy, lecz dlatego ponieważ nie chcę widzieć więcej zniszczeń wojennych, nie chcę śmierci żadnego z rodziny ani bliskich mi ludzi. Chcę żyć i uczyć się spokojnie, a potem pracować dla dobra mojego narodu.

(—) Konieczko Zygmunt — junak

KORESPONDENCI

Drogi SiM-ie!

My młodzi piloci szybowcowi Śląskiego Aeroklubu LL zwracamy się do Ciebie, bo Ty jako pismo młodzieży lotniczej najprędzej nas zrozumiesz. Prosimy Cię, wytłumacz nam dlaczego my nie latamy? Dlaczego nie możemy się szkolić? Pełni nadziei czekaliśmy wiosny. Nadeszły nowe szybowce, wyciągarka była w remoncie w Gdańsku, dostaliśmy nowego instruktora. Wyciągarka miała być gotowa na 15 kwietnia br. Czekaliśmy cierpliwie. Minął 15 — miała przyjść 20 kwietnia. Czekaliśmy dalej. Dziś już jest 14 maja, a wyciągarki, jak nie było tak nie ma. Zaplanowaliśmy wiele i wierzymy w swoje siły. Wielu z kolegów pilnie uczyło się w szkołach aby mieć więcej czasu na wiosnę, gdy zacznie się latanie w klubie. Naszego planu nie możemy zrealizować, nasz plan leży. Wprawdzie nasi starsi koledzy — wyczynowcy mogą się poszczycić pięknymi wynikami, my jednak nie możemy przyczynić się do realizacji planu nakreślonego przez nasz aeroklub i to jeszcze bardziej pogłębia nasz żal. Mamy drugiego instruktora dla nas — pilotów II stopnia. Często zbieramy się na lotnisku, żeby się dowiedzieć, co słychać z naszą wyciągarką? — Nic. Nic nie słychać.

Korzystając z wolnego czasu staraliśmy się doprowadzić do porządku hangar i sprzęt, z instruktorem pogłębiamy nasze wiadomości teoretyczne, pomagamy starszym kolegom na starcie, ale to przecież nie jest wszystko.

Mamy teraz piękną pogodę, na starcie stoją szybowce wyczynowe, ale brak szkolnych, te stoją w hangarze i czekają. Drzewo jest cierpliwe, ale my już dłużej nie możemy. Pomóż nam SiM-ie, bo Ty też jesteś młody i najlepiej nas zrozumiesz!

Piloci szybowcowi II stopnia — Śląskiego ALL

Od redakcji: Drodzy Koledzy, rozumiemy Was doskonale. Zbadaliśmy tę sprawę natychmiast w Zarządzie Głównym LL. Wyciągarka Wasza została szybko wyremontowana, ale omyłkowo (zawinił Kierownik Warsztatów) wys-

łana do Malborga. Sprawa jest już wyjaśniona i wyciągarka znajduje się w drodze do Katowic. Za kilka dni będziecie ją mieli. Życzymy Wam sukcesów w szkoleniu. Piszcie jak najczęściej

×

Piloci Kieleckiego Aeroklubu Ligi Lotniczej odwiedzili niedawno Spółdzielnię Produkcyjną w Bałtowie. Miejscowa ludność gorąco witała lotników sportowych. W czasie naszego pobytu chłopi — spółdzielcy zapoznali się z Odrodzonym Lotnictwem Polskim. Pilot Więckowski omówił między innymi zasadę działania samolotu Po-2. 15 chłopów bałtowskich odbyło po raz pierwszy w życiu lot samolotem. Wiele emocji przeżywali wszyscy we wsi, kiedy instr. Kamiński wykonał skok ze spadochronem. Po południu samoloty nasze wystartowały z powrotem żegnając licznie zebraną ludność wsi, która długo będzie pamiętała kieleckich lotników. Najwięcej zainteresowania lotnictwem wykazała miejscowa młodzież, a mały Edzio żegnając nas przyrzekł sobie: jak dorosnę, zostanę lotnikiem!

Niewadził Ryszard
Kielecki ALL

×

Donosimy niniejszym, że Warszawski ALL wykonał w pierwszym dniu IV Tygodnia LL, tj. 28 maja br. roczny plan przelotów. Poza tym nasi piloci szybowcowi wykonali 1 czerwca br. 3 przeloty. Kol. Abłamowicz przeleciał do Zamościa, kol. kol. Bitner i Zakrzewski do Lublina, przy czym ten ostatni zdobył tym samym ostatni warunek do srebrnej odznaki pilota szybowcowego.

(Jan)—Warszawski ALL

×

Piloci szybowcowi Poznańskiego ALL wykonali ostatnio 5 przelotów, w tym 2 ponad 110 km i 3 ponad 130 km. Przeloty wykonali następujący piloci: Pawlikowski, Czempiński (2), Lisowski i Dembecki.

B. G. — Poznański ALL

×

Piloci szybowcowi naszego klubu wykonali do połowy maja br. 456 lotów, w tym 158 z wyciągarki i 70 z holu oraz 2 przeloty ponad 120 km. Poza tym kilku pilotów ukończyło kurs holu. Sekcja szybowcowa naszego klubu ma trudności w wykonywaniu planu lotów. Należy do nich przede wszystkim brak: odpowiedniego pomieszczenia na sprzęt i samochodu do transportu maszyn oraz szybowca „Muchy". Są jeszcze inne przyczyny, ale postaramy się je wspólnie z kierownictwem klubu zlikwidować.

Zen — Łódzki ALL

×

Ostatnio w gminie Sadki, powiat Wyrzysk, wylądował szybowiec pilotowany przez młodego pilota ze Strzebielina, powiat Morski, Zdzisława Kowalskiego.

Zgromadzona przy szybowcu ludność dowiedziała się, że Kowalski dokonał właśnie swego pierwszego przelotu — przebył w powietrzu 4 godziny i przeleciał około 160 km. Chłopi i młodzież Sadek powitali młodego pilota entuzjastycznie i z podziwem oglądali, niektórzy po raz pierwszy, szybowiec.

Młodemu pilotowi udzielił troskliwej opieki miejscowy posterunek MO. Po dwudniowym pobycie w Sadkach pilot Kowalski odleciał na holu do szkoły szybowcowej.

Pierwszy przelot pilota Zdzisława Kowalskiego jest początkiem dalszych jego sukcesów.

R. St. — Gdański ALL

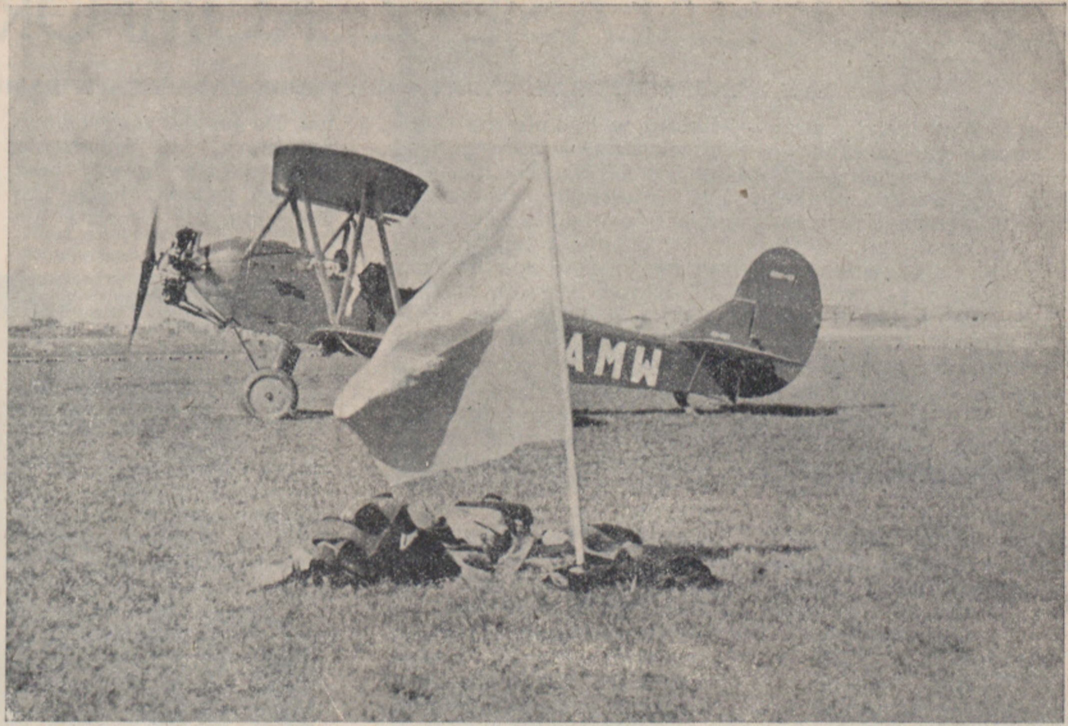


Foto: Red. Czas. Lotn.

ELIMINACYJNE SILNIKOWE ZAWODY JUNIORÓW

W okresie od 18 do 30 czerwca br. odbędą się we wszystkich Aeroklubach Ligi Lotniczej Eliminacyjne Silnikowe Zawody Juniorów. Celem Zawodów jest wyeliminowanie najlepszych pilotów z poszczególnych klubów do II Zlotu Gwiaździstego, jaki odbędzie się 22 lipca br. w Warszawie. Zawody jako eliminacja będą równocześnie sprawdzianem wykonywania programu szkoleniowego na rok 1950 przez poszczególnych pilotów.

Regulamin Zawodów przewiduje dwie próby: pierwsza — opanowanie pilotażu, druga — lot na orientację; przy czym w próbie pierwszej wezmą udział samoloty Po-2, w drugiej samoloty typu Piper, wpisane do państwowego rejestru cywilnych statków powietrznych i dopuszczone do Zawodów przez KCSP.

Do zawodów dopuszczeni zostaną tylko piloci wyszkoleni w pilotażu silnikowym po 1945 r. i posiadający licencję pilota turystycznego I kategorii.

Próba I przewiduje następujące zadania:

1. Lądowanie na trzy punkty.
2. Lot do strefy, gdzie pilot wykonuje następujące zadania: 2 skręty o 360° z przechyleniem do 55°, ósemkę z przechyleniem do 55°, 2 zwroty bojowe, 2 przewroty przez skrzydło, 2 korkociągi z lotu poziomego po dwie zwitki w każdą stronę, 2 zwitki spirali z przechyleniem 45° po 1 w każdą stronę.
3. Lądowanie polowe.

Próba II przewiduje:

1. Lot po trasie trójkątnej o obwodzie 60 km, połączony ze zrzuceniem 2 meldunków.
2. Lądowanie na punkt

Materiały pędne na wykonanie prób podczas Zawodów i na trening pokrywają piloci z własnego rocznego kontyngentu godzin lotu.

Szczegółowy regulamin Eliminacyjnych Silnikowych Zawodów Juniorów rozesłany został do poszczególnych klubów.

Protokóły z przeprowadzonych Zawodów wraz ze szczegółową punktacją winny Aerokluby LL przesłać do Zarządu Głównego LL najpóźniej w terminie dwutygodniowym.

Skoro już mowa o zawodach informujemy Czytelników, że Wiosenne Regionalne Zawody Lotnicze, które miały się odbyć w dniach 28 — 29 maja br., przesunięte zostały z przyczyn technicznych na termin późniejszy i odbędą się z początkiem lipca br.

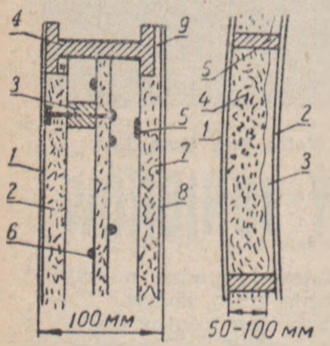
Dionizy Maciążek, por.

O HAŁASIE Z KOMFORTEM

JAK KONSTRUKTORZY WALCZĄ O WYGODĘ PASAŻERA W SAMOLOCIE

Kto z Was leciał choć raz samolotem z otwartą kabiną, ten wie, jak dokuczliwy jest warkot silnika świst rozdzieranego zastrzałami i linkami powietrza, równomierny szum śmigła. Jeszcze długo po wylądowaniu czujecie w uszach nieprzyjemne wibrowanie, słyszycie szum i warkot.

Na szczęście, samolotów z otwartą kabiną buduje się coraz mniej. Pilotom nie grożą już zaburzenia słuchu, pasażerom przykre wspomnienia z lotu. W samolocie komunikacyjnym możecie prowadzić zupełnie swobodnie rozmowę, możecie czytać, nawet pisać. A przecież w silniki takiego kolosa zaklęte jest nieraz kilka tysięcy koni. W jaki sposób konstruktorzy doszli do zapewnienia pasażerowi takiej ciszy w kabinie?



Rys 1. Przekrój ściany w kabinie nowoczesnego samolotu. 1 — ścianka zewnętrzna, 2 — korek (lub futro, wata, bawełna), 3) żeberko, 4 — ściągacz, 5— pasek skórzany, utrzymujący futro, 6 — linki sznurowe, 7 — futro, 8 — ścianka wewnętrzna, 9 — żeberka drewniane.

Przede wszystkim musimy się dowiedzieć, że praktyczną jednostką hałasu jest decybel (w skrócie db).

— Co to takiego — zapytacie — to hałas można mierzyć?

Można. I to bardzo dokładnie. Akademia Nauk ZSRR ustaliła nawet specjalną tablicę do określania natężenia hałasu. I tak:

najcichszy słyszalny ludzkim uchem szelest 10 db, rozmowa szeptem 30 db, szum kartek przewracanej książki 45 db, normalna rozmowa 60 db, głośna rozmowa 70 db, krzyk 80 db.

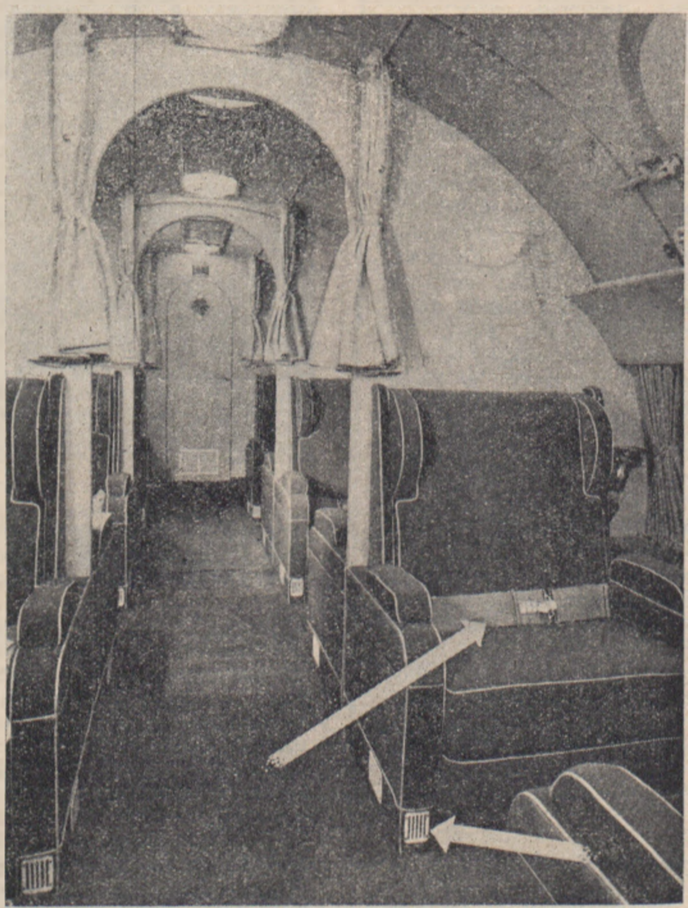
Hałas o natężeniu powyżej 90 db może spowodować głuchotę, powyżej 120 db — ciężkie schorzenia, a jeszcze wyższy — nawet śmierć. Badania uczonych radzieckich ustaliły, że natężenie hałasu w kabinie nie może przekraczać w żadnym wypadku 60 db. Ale niestety, w lotnictwie spotykamy znacznie większe natężenia:

szum śmigła 108 db, wydmuch gazów spalinowych od silnika 104 db, warkot silnika 90 db, szum strumienia powietrza od śmigła 80 db.

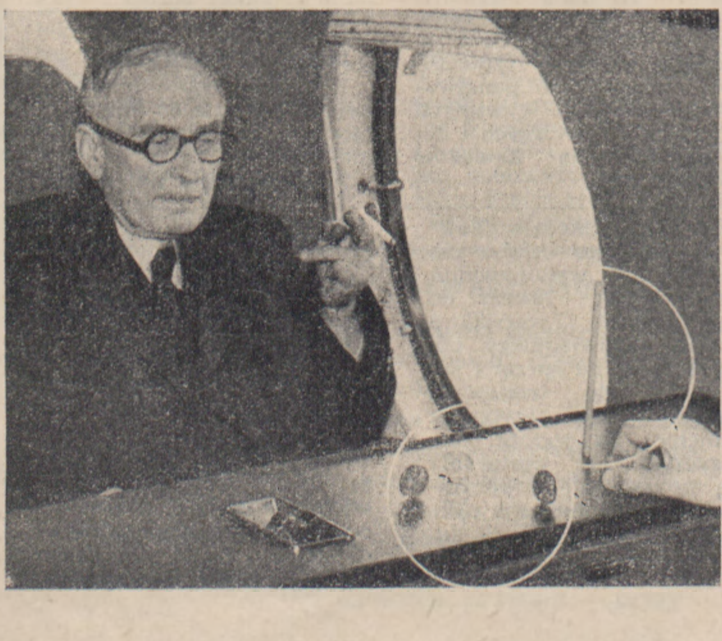
Na domiar złego, jeżeli natężenie drgań źródła hałasu wzrośnie na przykład 2 razy, to hałas wzrośnie nie dwa, a więcej razy, gdyż przyrost następuje wzdłuż tzw. krzywej logarytmicznej. Co robić? Nie możemy przecież dopuścić, aby nasi pasażerowie pogłuchli!

Konstruktorzy pomyśleli nad tym i powoli zaczęli doskonalić urządzenia zapobiegające hałasowi. Powoli, powiadamy, gdyż jeszcze w roku 1932 szanujący się pasażer przed podróżą powietrzną wpychał do uszu kilogramy waty, naciągał pilotkę i owijał się szalem, a dziś już w pięć minut po wylądowaniu zapomina, że leciał samolotem.

Przede wszystkim zaczęto ulepszać izolację akustyczną, tj. chroniącą przed hałasem. Wszystkie szczeliny w konstrukcji, a więc koło drzwi, okien, wręg kadłuba, wentylatorów zapełniano specjalnie przygotowaną gumą i innymi materiałami dźwiękochłonnymi. Później spróbowano ulepszenia samej konstrukcji. Silniki zawieszono na elastycznych przegubach, co zmniejszało znacznie drgania. Do śmigieł zastosowano reduktory, tj. urządzenia zmniejszające obroty oraz dodano jeszcze jedną lub dwie łopatki, (zresztą nie tylko z tego powodu) co zmniejszało szum śmigła o 10—16 db. Gazy spalinowe przepuszczano przez tłumiki, które chociaż zmniejszały moc silnika o 5—7%, były znakomitymi sojusznikami w wielkiej wojnie z hałasem. W nowocześniejszych samolotach izolację dźwiękową doprowadzono do doskonałości. Używane na nią są przeważnie takie materiały jak wojłok, futro, różne gatunki tkanin, balsa, plastyki a nawet plastelina. Na rys. 1 widzicie wycinek kabiny pasażerskiej wraz ze wszystkimi warstwami izolacyjnymi.



Rys. 3. Wnętrze kabiny pasażerskiej nowoczesnego samolotu komunikacyjnego. Dolna strzałka wskazuje wylot wentylatora, górna — elastyczny pas zabezpieczający.



Rys. 2. Ten samolot o napędzie turbośmigłowym rozwija szybkość ok. 800 km/godz. Pomimo to, drgania są tak słabe, że monety i ołówek postawione na stoliku, nie przewracają się.

Ze sprawą tłumienia hałasu wiąże się ściśle sprawa drgań, bo przecież hałas nie jest niczym innym, jak drganiem fal powietrza. A drgania w lotnictwie, to zmora konstruktorów! Nie dość, że powodują nieprzyjemną wibrację i drżenie samolotu, nie dość, że psują przyrządy pokładowe, nie dość, że utrudniają łączność radiotelegraficzną — oprócz tego działają bardzo

szkodliwie na wszystkie części konstrukcji samolotu. Materiał konstrukcyjny — obojętne, czy jest to stal, czy drzewo, czy dural — „męczy się" tym ciągłym dygotaniem, osłabia swą wytrzymałość, „starzeje się".

I tu konstruktorzy odnieśli już poważne sukcesy, w podobny zresztą sposób jak w walce z hałasem. A więc przez stosowanie elastycznych zawieszeń, przez usztywnianie drobniejszych części płatowca, a uelastycznianie zespołów przez odpowiednie wyważenie. Dziś drgania są prawie pokonane. Na rysunku 2 widzicie, jak niewiele mogą one już zdziałać w samolocie komunikacyjnym o napędzie turbośmigłowym.

Ale cisza i spokój w kabinie to jeszcze nie wszystko. Pasażerowie są wymagający; trzeba im zapewnić wygodę, dobre powietrze, odpowiednią temperaturę.

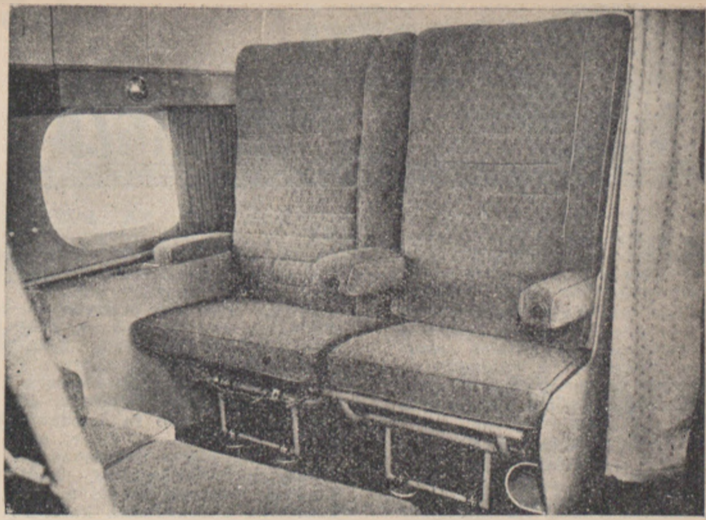
W komfortowym (tj. jak najwygodniejszym i najładniejszym) urządzeniu kabiny pasażerskiej prześcigają się wszyscy konstruktorzy. Fotografie 3, 4 i 5 przekonają Was chyba o tym wystarczająco. Nie braknie tu sypialnych, szerokich foteli, automatycznych popielniczek i spluwaczek, regulowanych podpórek pod łokcie i głowę itd. W tylnej części samolotu znajdziecie wspaniale urządzony bar, toaletę, a niekiedy nawet i bibliotekę. Jeden z ostatnich samolotów komunikacyjnych posiada dwupiętrowy pokład: na parterze są kabiny sypialne i toalety, a na piętrze — biblioteka, bar i kino. Tak, prawdziwe kino, na kilkanaście osób.

Skoro już wiecie, jak wygląda kabina, wypada Was zapoznać z instalacją grzejniczą i chłodniczą. Bo pasażerowie są kapryśni: w lecie chcą mieć w kabinie chłodno i przewiewnie, w zimie ciepło.

Z ogrzewaniem kabiny jest stosunkowo najmniej kłopotu. Przypomina ono tzw. centralne ogrzewanie, stosowane w niektórych domach w większych miastach. W gondoli silnika znajduje się zbiornik z wodą, którą ogrzewają uchodzące gazy spalinowe. Stąd ogrzana woda płynie przewodami dookoła kabiny, oddając swe ciepło otaczającemu powietrzu i powraca do zbiornika. W ten sposób utrzymujemy stałą temperaturę wody na ok. 37°C. W nowocześniejszych maszynach wodę zastępuje ogrzane powietrze.

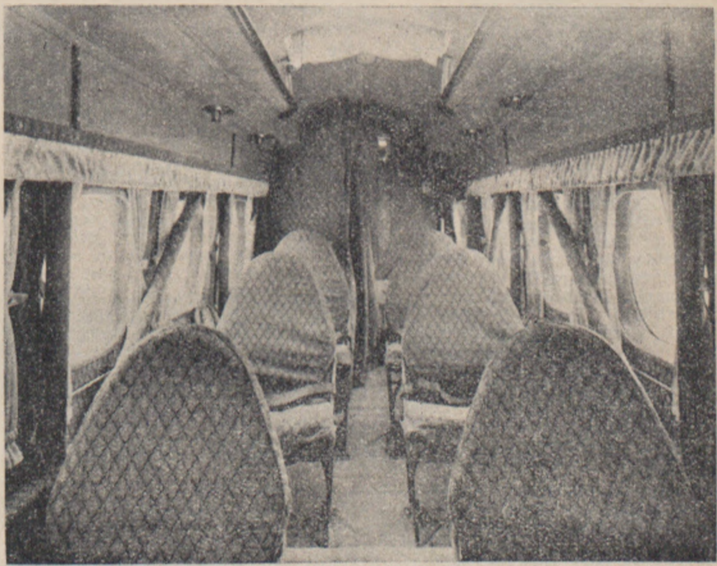
Trudniejsza sprawa jest z wentylacją kabiny. Otworzenie okien lub specjalnych wentylatorów byłoby tylko na rękę naszemu wrogowi — hałasowi, zresztą niewiele by pomogło. Urządzono więc wentylację centralną, tj. taką, gdzie świeże powietrze wpada do przewodu i stąd jest rozprowadzane po całej kabinie (patrz rys. 6). Unikamy w ten sposób hałasu, doprowadzamy tylko przefiltrowane powietrze i utrzymujemy żądaną temperaturę powietrza (w lecie ok. 15—18°C, w zimie 18—23°C).

Warto jeszcze wspomnieć o różnych urządzeniach w kabinie, uprzyjemniających lot. Są to np. niektóre przyrządy pokładowe, orientujące pasażerów w przebiegu lotu, głośniki, przez które nawigator objaśnia, nad jakim terenem przelatują, wreszcie — ostatnia nowość — radio — telefony, przez które możecie swobodnie porozmawiać ze swoim kolegą w mieście odległym o kilkaset kilometrów.



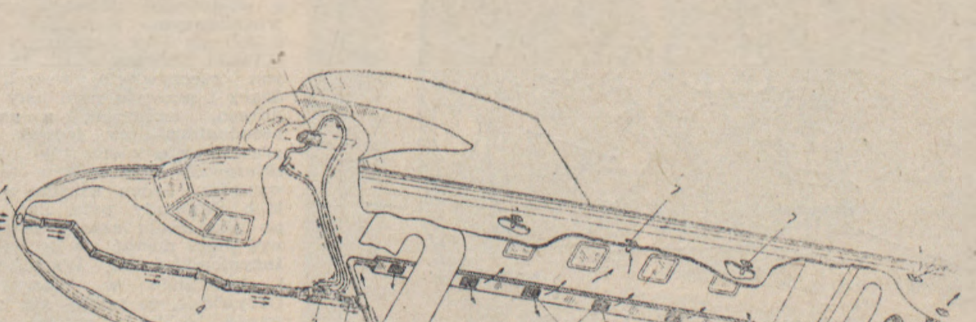
Rys. 4. Kabina pasażerska samolotu komunikacyjnego, przeznaczonego do lotów długodystansowych. Nawet na zdjęciu wygląda przyjemnie, prawda!

Rys. 5. Wnętrze kabiny samolotu komunikacyjnego, przeznaczonego na krótkie odcinki lotu. Zwróćcie uwagę na pojedyncze fotele i znacznie mniej estetyczne wykończenie kabiny.



Według źródeł radzieckich opracował

WIESŁAW GÓRNICKI



Rys. 6. Poglądowy schemat ogrzewania i wentylacji kabiny. 1 — otwór, przez który wlatuje powietrze do instalacji wentylacyjnej, 2 — podgrzewanie powietrza, 3 — filtr, 4 — przewód, 5 — zbiornik wody, ogrzewany gazami spalinowymi, uchodzącymi z silnika, 6 — wyloty wentylatorów, doprowadzające świeże powietrze do kabiny (mogą one być umieszczone w różnych miejscach kabiny), 7 — wylot zużytego powietrza odbywa się przy pomocy specjalnych zaworów, 8 — przewód doprowadzający powietrze do baru i pomieszczenia dla obsługi pokładowej.

POCZTA LOTNICZA

Kol. E. TEWS z Bogatyni skarży się, że do jego miejsca zamieszkania przychodzi za mało egzemplarzy SiM-u i dlatego mało kto zdąży kupić. Kolego, jest na to rada, zaprenumerujcie SiM i nie będziecie potrzebowali co tydzień urządzać zawodów z kolegami o zdobycie numeru. Warunki prenumeraty i adres kolportażu podane poniżej (u dołu).

Kol. **ZAWADZKI JANUSZ z Koźlenic** — radzimy Wam zaprenumerować czechosłowackie czasopismo lotnicze „Letectvi". Porozumcie się w tej sprawie z Centralnym Kolportażem „Prasy Wojskowej", Warszawa, ul. Nowowiejska 31.

Kol. KRZYŻAŃSKI LESZEK z Lublina pisze w swoim liście do redakcji: „Proszę uprzejmie Szanowną Redakcję o zamieszczenie (w miarę możliwości) na łamach SiM-u obszernego artykułu o samolocie „Bocian". Opis tego typu samolotu uważamy za niecelowy — mamy przecież tyle ciekawych konstrukcji, tyle materiału bardziej aktualnego. Zdjęcie „Bociana" było na łamach SiM-u zamieszczane kilkakrotnie. Przejrzyjcie tylko poprzednie numery.

Kol. **KUDOSZ RYSZARD z Bogatyni** — w sprawie założenia na Waszym terenie Koła LL należy się zwrócić do Okręgu Wrocławskiego LL. Stamtąd otrzymacie daleko idącą pomoc i instrukcje, które oczywiście dopiero wtedy będą skuteczne, o ile Wy sami z Bogatyni wykażecie dostateczne zainteresowanie i zapał w organizowaniu Koła.

Kol. **ZDZISŁAW FILIPIAK — student Szkoły Inżynierskiej w Poznaniu.** Książkę J. M. Szulżenki można nabyć w księgarniach Spółdz. Wyd. „Współpraca", np. Warszawa, ul. Krakowskie Przedmieście 11. Książka ta jest wydana w języku rosyjskim, cena jej wynosi 255 zł.

Kol. **ANDRZEJ SZEPCZYŃSKI z Nowego Sącza oraz EDMUND GOJTOWSKI z Gdańska** — w sprawie prenumeraty czeskich czasopism lotniczych, proszę zwrócić się do Centralnego Kolportażu „Prasy Wojskowej", Warszawa, ul. Nowowiejska 31. Redakcja „Wojskowego Przeglądu Lotniczego" mieści się w Warszawie przy ul. Wawelskiej 7a.

Na prośbę kol. Szepczyńskiego „o jak najwięcej planów i artykułów z dziedziny małego lotnictwa", odpowiadamy — zgoda — będziecie je mieli, ale pamiętajcie, że w SiM-ie musi się również znaleźć miejsce i na inne działy lotnictwa — nie tylko na samo modelarstwo.

„KANDYDAT NA LOTNIKA" — poruszył rzeczywiście palącą sprawę; pisze on między innymi „szybownictwo jest sportem i to sportem pięknym, dlaczego więc nic o szybownictwie nie spotyka się w czasopismach sportowych". Zainteresowanie prasy sportowej szybownictwem stopniowo wzrasta, już chociażby dlatego, że szybownictwo jest tą dziedziną sportu polskiego, w której odnosimy najwięcej sukcesów na arenie międzynarodowej. Liga Lotnicza rozumie dobrze to zagadnienie i rozpoczęła kampanię, aby możliwie dużo artykułów o tematyce lotniczej ukazało się na łamach czasopism sportowych i innych.

Planów samolotów sportowych RWD-6, RWD-8 nie posiadamy i na razie nie jest przewidywane ich zamieszczenie.

Jeżeli chcecie zapisać się na członka LL, a przy Waszej szkole koła nie ma, zgłoście się do Wojewódzkiego Okręgu LL — Kraków, ul. 1-go Maja 6.

Głos ma teraz spadochroniarka, kol. **BASIA z Radomia**. Ukończyła w Lidze Lotniczej pomyślnie teoretyczny i praktyczny kurs spadochronowy, ma również ukończony teoretyczny kurs szybowcowy. Na komisji lekarskiej okazało się jednak, że nie może wyjechać na szkolenie praktyczne, gdyż jest zbyt niskiego wzrostu. Co robić?

Koleżanko, nie traćcie nadziei. Trzeba codziennie intensywnie gimnastykować się, regularnie i odpowiednio się odżywiać oraz uprawiać sporty (np. pływanie). Nie wątpimy, że wpłynie to bardzo dodatnio na wzrost i jeszcze w bieżącym roku przejdziecie pomyślnie wszystkie komisje.

Na pewno Koledzy modelarze mają do nas żal, że jakoś tak mało odpowiedzi na listy o tematyce modelarskiej; a oni przecież piszą do redakcji tak samo, a może nawet i więcej od innych. Dlatego aby zadowolić wszystkich oddajemy głos kol. **ANDRZEJCZYKOWI ZYGMUNTOWI ze Świdnicy.**

Kol. Zygmunt buduje modele; zbudował już pewnie niektóre części swojego modelu, a tu nagle zabrakło mu materiału, więc od razu list do SiM-u z zapytaniem, czy można kupić materiały modelarskie drogą przesyłki z OSMM-u. Oczywiście, że tak, bo przecież mamy tylko kilka Okręgowych Składnic Materiałów Modelarskich. Ładnie by to wyglądało, gdyby każdy modelarz za jedną listewką musiał osobiście przejeżdżać przez pół Polski. W Waszym województwie nie ma na razie OSMM, musicie więc za pośrednictwem swojego Okręgu LL wysłać zamówienie do najbliższej składnicy — np. Katowice, ul. Młyńska 22. Radzimy jednak porozumieć się przedtem z innymi modelarzami ze Świdnicy i wysłać zamówienie zbiorowe, bowiem tylko takie ma pierwszeństwo przed indywidualnymi. Sądzimy, że ta wiadomość przyda się nie tylko kol. Zygmuntowi. Zrozumiałe również powinno być, że składnica nie wyśle Wam 1 listewki za 5 zł, bo koszta przesyłki byłyby wielokrotnie wyższe. Dlatego należy zamawiać listownie jedynie większe ilości materiału.

A teraz sprawa zupełnie inna. Przyszły konstruktor lotniczy **„E. S. O." — Dębica** nie ma całkowicie zdrowego serca i nie wie czy go przyjmą do Szkoły Inżynierskiej na Wydział Lotniczy. Oczywiście, że zdrowie bez zastrzeżeń wymagane jest tylko od tych, którzy chcą latać. Konstruktorem może być przeciętnie zdrowy człowiek. Zresztą po co Wam tak szczegółowo wszystko tłumaczyć, znacie się przecież na wielu sprawach jako modelarz, a w dodatku jesteście przewodniczącym Zarządu Koła Szkolnego Ligi Lotniczej.

Wielu Kolegów sądzi, że SIM jest rzeczywiście wszechwiedzący i przesyła nam listy bez adresu, nazwiska, a nawet pseudonimu— my jednak naprawdę nie wiemy do kogo skierować odpowiedź w takim wypadku. Jeden właśnie z takich Simkarzy pyta nas, czy po ukończeniu szkoły zawodowej może dostać się do Szkoły Inżynierskiej im. Wawelberga i Rotwanda w Warszawie. Oczywiście, że tak — ale tylko wtedy, o ile ta szkoła będzie stopnia licealnego. Radzimy jednak obrać takie liceum zawodowe, które odpowiadało by późniejszemu kierunkowi studiów, więc na przykład: mechaniczne, elektryczne lub coś w tym rodzaju. Zrobiliśmy wyjątek odpowiadając na list bez nazwiska. Ale to naprawdę po raz ostatni.

Ani się obejrzeliśmy, a już trzeba kończyć — do zobaczenia za tydzień.

(U)

SZANOWNA REDAKCJO!

Ażeby zadokumentować swą wolę walki o pokój, tutejszy Okręg Ligi Lotniczej zorganizował w drugiej połowie br. w ramach czynu 1-Majowego 6-cio godzinny kurs modelarstwa balonowego. Zajęcia odbyły się w lokalu biura Okręgu LL, przy udziale 12 osób. Efektem wspomnianego kursu było wypuszczenie 3-ch balonów w czasie uroczystości w dniu 1 Maja. Balony wykonane były przez młodzież szkolną w wieku 12 — 15 lat.

W dniu 1 Maja tysiące mieszkańców Szczecina i okolic czytało na dużej kuli unoszącego się balonu napis: „Niech żyje 1 Maja, święto międzynarodowej klasy robotniczej!". Hasło to było dowodem, że młodzież polska zrzeszona w szeregach Ligi Lotniczej pracuje dla dobra swej Ojczyzny i ludzi dobrej woli całego świata, pragnących pokoju i lepszego jutra.

Władysław Cichy
Szczecin
ul. Spółdzielcza 14

Dziękujemy kol. Cichemu za korespondencję, informującą Czytelników SiM-u o postępach pracy wśród młodych modelarzy Szczecina.



Jak my właściwie lecimy?!

NA ZDJĘCIU NA OKŁADCE:

Lotnictwo na straży pokoju. Samolot TU-2 w locie ćwiczebnym nad Leningradem.

Zdjęcie radzieckie

WYDAJE: LIGA LOTNICZA
Redaktor Naczelny: ALFRED WINDHOLZ, mjr
Adres redakcji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/6, tel. 75-980, 88, 84, 85, 88, wewn. 45. Adres Kolportażu: W-wa, ul. Nowowiejska 31 (w podwórzu).
Warunki prenumeraty: miesięcznie — 80 zł. kwartalnie — 220 zł, półrocznie — 420 zł, rocznie — 800 zł.
Wpłacać czekami na konto PKO I-15678, na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażowe „RUCH", Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16a. Zam. Nr 1069 B-112651

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

Cena 20 zł.